

**Comentários à Resolução nº 6.053, de
31 de outubro de 2024, que
estabelece a quarta parte do
Regulamento das Concessões
Rodoviárias, que trata da fiscalização
e das penalidades aplicáveis aos
contratos de concessão de
exploração de infraestrutura
rodoviária sob competência da ANTT**

Brasília

2024

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD
Gerência de Regulação Rodoviária – GERER
Coordenação de Normas de Rodovias - CNORD

**COMENTÁRIOS À RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31
DE OUTUBRO DE 2024, QUE ESTABELECE A
QUARTA PARTE DO REGULAMENTO DAS
CONCESSÕES RODOVIÁRIAS, QUE TRATA DA
FISCALIZAÇÃO E DAS PENALIDADES APLICÁVEIS
AOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE
EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA
RODOVIÁRIA SOB COMPETÊNCIA DA ANTT**

ROGER DA SILVA PÊGAS

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

FERNANDO BARBELL FEITOSA

Gerente de Regulação Rodoviária

Hildevana Meire Almeida

Coordenadora de Normas de Rodovias

Equipe Técnica

DANIEL DOS SANTOS DA SILVA

MARISTELA SOUZA DE ARAÚJO

MICHELL BERNARDO DOS SANTOS

Sumário

APRESENTAÇÃO	13
PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO RCR4	14
CAPÍTULO I	16
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	16
ART. 1º.....	16
ART. 2º.....	17
ART. 3º.....	19
CAPÍTULO II	23
INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO	23
SEÇÃO I	23
INFORMAÇÕES RELATIVAS À FISCALIZAÇÃO, A APURAÇÃO DE INFRAÇÕES E A APLICAÇÃO DE PENALIDADES	23
ART. 4º.....	23
ART. 5º.....	25
SEÇÃO II	28
INFORMAÇÕES E DADOS ECONÔMICO-FINANCEIROS.....	28
ART. 6º.....	28
ART. 7º.....	29
CAPÍTULO III	33
PLANEJAMENTO	33
SEÇÃO I	33
PLANEJAMENTO DA FISCALIZAÇÃO PELA ANTT	33
ART. 8º.....	33
ART. 9º.....	34
ART. 10.	36
CAPÍTULO IV	38
AGENTE DE FISCALIZAÇÃO	38
ART. 11.	38

CAPÍTULO V	43
EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO	43
SEÇÃO I	43
DISPOSIÇÕES GERAIS	43
ART. 12.	43
ART. 13.	44
ART. 14.	45
<i>Subseção I</i>	<i>48</i>
<i>Fiscalização em Primeiro nível</i>	<i>48</i>
ART. 15.	48
ART. 16.	51
<i>Subseção II</i>	<i>53</i>
<i>Fiscalização em Segundo Nível</i>	<i>53</i>
ART. 17.	53
<i>Subseção III</i>	<i>56</i>
<i>Fiscalização em Terceiro Nível.....</i>	<i>56</i>
ART. 18.	56
ART. 19.	58
SEÇÃO II	61
FISCALIZAÇÃO EXTRAORDINÁRIA	61
ART. 20.	61
SEÇÃO III	63
FISCALIZAÇÃO DE OBRAS OBRIGATÓRIAS	63
ART. 22.	64
ART. 23.	65
ART. 24.	67
ART. 25.	69
ART. 26.	70
ART. 27.	72
SEÇÃO IV	73
FISCALIZAÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO	73

ART. 28.	73
ART. 29.	74
ART. 30.	75
ART. 31.	79
ART. 32.	79
ART. 33.	81
SEÇÃO V	82
FISCALIZAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA.....	82
ART. 34.	82
ART. 35.	83
ART. 36.	84
ART. 37.	85
ART. 38.	87
ART. 39.	89
ART. 40.	90
CAPÍTULO VI	91
MEDIDAS PREVENTIVAS.....	91
ART. 41.	91
SEÇÃO I	92
ALERTA DE POTENCIAL INCONFORMIDADE	92
ART. 42.	92
SEÇÃO II	93
TERMO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA.....	93
ART. 43.	93
SEÇÃO III	96
AÇÃO EDUCATIVA	96
ART. 44.	96
SEÇÃO IV	99
AVISO DE NÃO CONFORMIDADE	99
ART. 45.	99

CAPÍTULO VII	101
MEDIDAS CAUTELARES	101
ART. 46.	101
ART. 47.	102
ART. 48.	103
ART. 49.	104
ART. 50.	106
CAPÍTULO VIII	108
MEDIDAS SANCIONATÓRIAS	108
SEÇÃO I	108
DISPOSIÇÕES GERAIS	108
ART. 51.	108
ART. 52.	110
ART. 53.	112
SEÇÃO II	113
ADVERTÊNCIA	113
ART. 54.	113
SEÇÃO III	114
MULTA	114
<i>Subseção I</i>	<i>114</i>
<i>Multa específica.....</i>	<i>114</i>
ART. 55.	114
ART. 56.	115
ART. 57.	116
ART. 58.	117
ART. 59.	117
ART. 60.	119
ART. 61.	126
ART. 62.	128
<i>Subseção II</i>	<i>131</i>

<i>Multa moratória</i>	131
ART. 63.	131
ART. 64.	133
ART. 65.	138
<i>Subseção III</i>	139
<i>Dolo por parte de administrador ou controlador</i>	139
ART. 66.	139
<i>Subseção IV</i>	142
<i>Disposições comuns</i>	142
ART. 67.	142
ART. 68.	142
ART. 69.	144
ART. 70.	145
SEÇÃO IV	146
DECLARAÇÃO DE INIDONEIDADE.....	146
ART. 71.	146
CAPÍTULO IX	148
DENÚNCIA ESPONTÂNEA	148
ART. 72.	148
ART. 73.	150
ART. 74	151
ART. 75.	152
CAPÍTULO X	154
TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA	154
SEÇÃO I	154
DISPOSIÇÕES GERAIS	154
ART. 76	154
ART. 77	156
ART. 78	157
ART. 79	159

ART. 80.	160
ART. 81.	161
ART. 82.	162
ART. 83.	163
ART. 84.	164
ART. 85.	164
CAPÍTULO XI	165
ACORDO SUBSTITUTIVO	165
ART. 86.	165
ART. 87.	166
ART. 88	168
ART. 89	171
ART. 90	172
ART. 91	174
ART. 92	175
ART. 93	176
ART. 94	177
ART. 95	179
ART. 96	180
ART. 97	181
ART. 98	182
ART. 99	182
CAPÍTULO XII	183
CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	183
SEÇÃO I	183
DISPOSIÇÕES GERAIS	183
ART. 100	183
ART. 101	189
ART. 102	189

ART. 103	190
ART. 104	191
ART. 105	191
ART. 106	192
SEÇÃO II	193
TRATAMENTO DOS DADOS DA CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	193
ART. 107	193
ART. 108	195
SEÇÃO III	196
PUBLICAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	196
ART. 109	196
SEÇÃO IV	200
METODOLOGIA DE CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	200
ART. 110	200
ART. 111	201
ART. 112	202
ART. 113	204
ART. 114	209
ART. 115	212
ART. 116	218
CAPÍTULO XIII	224
REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA	224
ART. 117	224
ART. 118	226
ART. 119	228
ART. 120	228
ART. 121	231
ART. 122	232
ART. 123	233
ART. 124	234

ART. 125	234
ART. 126	235
ART. 127	236
ART. 128	237
CAPÍTULO XIV	239
ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	239
ART. 129	239
CAPÍTULO XV	246
ALTERAÇÕES NA SEGUNDA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	246
ART. 130	246
CAPÍTULO XVI	256
ALTERAÇÕES NA TERCEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS.....	256
ART. 131	256
CAPÍTULO XVII	261
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	261
ART. 132	261
ART. 133	262
ART. 134	263
ART. 135	263
ART. 136	264
ART. 137	265
ART. 138	266
ART. 139	267
ART. 140	267
ART. 141	268
ART. 142	269
ART. 143	269
ART. 144	270
ANEXO I	271

CIRCUNSTÂNCIAS AGRAVANTES E ATENUANTES	271
ANEXO II	272
FATORES DE CLASSE, GRUPO DE INFRAÇÃO E DE AGRAVANTES E ATENUANTES	272
ANEXO III	275
DESCRIÇÃO DAS INFRAÇÕES	275
INFRAÇÕES RELATIVAS A OBRAS OBRIGATÓRIAS	275
ART. 1º	275
ART. 2º	276
ART. 3º	276
INFRAÇÕES RELATIVAS A PARÂMETROS DE DESEMPENHO DE MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA OU DE DESEMPENHO DE SERVIÇO OPERACIONAL	277
ART. 4º	277
ART. 5º	278
ART. 6º	280
ART. 7º	280
INFRAÇÕES RELATIVAS A PARÂMETROS DE DESEMPENHO DE CONSERVAÇÃO	281
ART. 8º	281
ART. 9º	282
ART. 10.	286
ART. 11.	286
INFRAÇÕES RELATIVAS A OBRIGAÇÕES ECONÔMICO-FINANCEIRAS	287
ART. 12.	287
ART. 13	288
ART. 14.	288
ART. 15.	290
ART. 16.	291
INFRAÇÕES RELATIVAS A OUTRAS OBRIGAÇÕES	292
ART. 17.	292
ART. 18	293

ART. 19.	294
ART. 20	297
ART. 21.	299
ANEXO IV	301
TABELA PARA APURAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	301
REFERÊNCIAS LEGAIS	307
APÊNDICE – QUADRO COMPARATIVO – RESOLUÇÃO Nº 6.053/2024	312

Apresentação

1. O Regulamento de Concessões Rodoviárias – RCR4 foi elaborado com a intenção de modernizar e aprimorar o marco regulatório existente, sempre guiado pelas melhores práticas internacionais. Desde o início de sua construção, buscou-se alinhá-lo com diretrizes estabelecidas por organizações como a OCDE, com o objetivo de fortalecer a capacidade de fiscalização e inspeção do setor rodoviário. Entre os documentos utilizados como referência, destaca-se o *Regulatory Enforcement and Inspections Toolkit* (Kit de Ferramentas da OCDE, em livre tradução), que oferece um conjunto de boas práticas voltadas à melhoria da eficiência regulatória.
2. A implementação do RCR4 foi estruturada de forma a incorporar essas melhores práticas sugeridas pela OCDE, alinhando o regulamento às tendências globais de regulação e fiscalização eficiente. A aplicação de critérios como a fiscalização baseada em evidências permite que as inspeções e monitoramentos sejam direcionados de forma mais eficiente, priorizando áreas de maior relevância para a segurança e a qualidade das concessões rodoviárias. Essa abordagem visa não apenas aprimorar o cumprimento das normas, mas também promover uma atuação mais responsiva e adaptada às realidades práticas das concessões.
3. Além disso, o RCR4 foi desenhado para garantir maior transparência e governança no processo regulatório, reforçando a coordenação entre diferentes órgãos e a integração das informações necessárias para a fiscalização.
4. Com a adoção de critérios como a promoção da conformidade e a verificação da realidade do desempenho, o que deverá ser feito a partir da classificação das concessionárias, conforme apresentado no Capítulo XIII, da norma em comento, o regulamento busca fortalecer a confiança dos usuários e investidores nas concessões rodoviárias. Assim, o RCR4 não apenas moderniza o arcabouço regulatório, mas também estabelece uma estrutura sólida para o acompanhamento contínuo e aprimoramento das concessões, em consonância com os princípios de boa governança e eficácia regulatória.

5. Ao longo de sua elaboração, o regulamento passou por diversas etapas de estudo e de participação social, e em cada uma delas novas contribuições foram incorporadas, enriquecendo o texto e garantindo sua adequação às necessidades reais do setor, conforme descrição que segue.

Processo de elaboração do RCR4

6. Após as discussões internas, considerando que o debate plural foi preceito basilar na construção da nova proposta de ação regulatória, foi elaborada a Minuta de Resolução SEI nº 13632419, coligidas com as contribuições e os devidos acatamentos advindos dos debates, conforme o Relatório SEI nº 14157840. Cabe-se destacar que nesse primeiro momento, o enfoque foi o de incorporar e modernizar a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013.
7. Com esse material, procedeu-se à abertura da Reunião Participativa nº 006/2022, tendo o seu período de envio de contribuições do dia 9 de janeiro até o dia 17 de fevereiro de 2023, sendo a sessão pública realizada por videoconferência e presencial no dia 6 de fevereiro de 2023, transmitida pelo Canal da ANTT no YouTube.
8. As contribuições para a Reunião Participativa nº 006/2022 foram analisadas pelo Relatório de Atividades GERER (SEI nº 16801578), gerando-se a Minuta de Resolução SEI nº 18438826, que a priori foi submetida à avaliação jurídica da PF-ANTT, que solicitou vista dos autos conforme Despacho nº 17328/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 20103992) antes dos procedimentos de abertura de Audiência Pública.
9. Após a manifestação jurídica por meio da Nota Jurídica nº 76/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 20600813) e atendidas as recomendações exaradas na referida nota, gerou-se a Minuta de Resolução SEI nº 20559390, que foi submetida à Diretoria Colegiada visando aprovação de PPCS na modalidade de Audiência Pública.
10. Conforme a Deliberação nº 440, de 21 de dezembro de 2023 (SEI nº 21019033), esta Agência Reguladora aprovou a realização da Audiência Pública nº 012/2023. O aviso de realização de Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial da União nº 244, de 26 de dezembro de 2023, Seção 3, página 184 (SEI nº 21096491). O período para o recebimento de contribuições ocorreu entre os dias de 12 de janeiro de 2024, a partir

das 9h, encerrando-se às 18h do dia 29 de fevereiro de 2024. Foi também realizada sessão pública virtual e presencial, em 22 de fevereiro de 2024, no horário das 14h às 18h (horário de Brasília), por meio da ferramenta Microsoft *Teams* e transmitida por essa plataforma e pelo Canal da ANTT, no Youtube, pelo endereço eletrônico <https://www.youtube.com/watch?v=KAq25X1Jkzg> e no auditório da sede da ANTT em Brasília-DF.

11. As contribuições da Audiência Pública nº 012/2023 foram analisadas pelo Relatório Final SEI nº 22924478 e anexos (SEI nº 24034846), trazendo como resultado a Minuta de Resolução SEI nº 22552252.
12. Com efeito, após analisadas as contribuições recebidas no referido Processo de Participação e Controle Social (PPCS) e produzida a nova minuta do RCR4, os autos seguiram para a devida análise jurídica da PF-ANTT, antes que a proposta fosse submetida o procedimento ao escrutínio da Diretoria Colegiada. Durante as discussões e tratativas com a PF-ANTT uma nova minuta foi gerada conforme documento SEI nº 25111300.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

MINUTA DE RESOLUÇÃO

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DLL - 096, de 31 de outubro de 2024, e no que consta do processo nº 50535.001700/2018-99, resolve:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º

Art. 1º Esta Resolução estabelece a quarta parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

13. Esta norma regulamenta assuntos relativos à fiscalização e às penalidades, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da ANTT. No início, de forma explícita, a minuta informa que se trata da quarta etapa da parte de uma reforma regulatória denominada Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR) que foi dividida em cinco partes. A primeira, o RCR1, apresentada por meio da Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021, trata das disposições gerais relacionadas às características do processo administrativo aplicável aos contratos de concessão rodoviária, dos direitos dos usuários. A segunda etapa, o RCR2, foi publicado por meio da Resolução ANTT nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022 e trata das normas relacionadas a bens, obras e serviços rodoviários. Na sequência, o RCR3 dispôs sobre a gestão econômico-financeira dos contratos de concessão rodoviária, publicada por meio da Resolução nº 6.032/2023. A minuta em comento, como dito, é a quarta etapa e, por último, a quinta (RCR 5) versa sobre questões relativas ao encerramento contratual, ainda em processo de elaboração.

Art. 2º

Art. 2º As disposições desta Resolução aplicam-se aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

14. O Art. 2º estabelece o escopo de aplicação da Resolução, direcionando suas disposições aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária. Isso significa que todas as regras, diretrizes e obrigações impostas pela Resolução são voltadas especificamente para as concessionárias que assumiram a responsabilidade de administrar, manter e explorar rodovias públicas por meio de concessões.
15. Todavia, é preciso destacar que este artigo está fundamentado nos princípios da supremacia do interesse público e da continuidade do serviço público e deve ser interpretado à luz do art. 3º do da Resolução nº 5.950/2021 (RCR1), que detalha de forma explícita as condições sob as quais o RCR se aplicará aos contratos de concessão.

Art. 3º O Regulamento das Concessões Rodoviárias se aplica aos contratos de concessão:

I - celebrados após a publicação desta Resolução;

II - aditados para adequação aos termos desta Resolução; ou

III - celebrados antes da publicação desta Resolução, quando o dispositivo contratual fizer remissão genérica à regulamentação da ANTT ou quando não houver tratamento contratual em sentido diverso, observadas as diretrizes do art. 4º e as disposições finais e transitórias.

16. Todavia, o RCR é autoaplicável a todos os contratos, pela necessidade de assegurar que a atuação regulatória da ANTT tenha um alcance uniforme e efetivo sobre todos os contratos de concessão. Tal medida está amparada pela supremacia do interesse público, um dos pilares do direito administrativo brasileiro, o que garante à ANTT a capacidade de promover uma fiscalização eficiente das concessões, em consonância com os princípios da transparência, legalidade e eficiência administrativa.
17. Dado que o RCR4 se refere diretamente às ações de fiscalização e que estas são instrumentos fundamentais para a preservação da qualidade e da continuidade dos serviços públicos prestados sob o regime de concessão, a aplicação das normas do RCR4 também aos contratos anteriores (quando aplicável) é uma consequência necessária para garantir que a fiscalização seja realizada de forma adequada, uniforme

e em conformidade com o interesse público. Isso se alinha ao objetivo de proporcionar uma governança regulatória eficiente e à necessidade de corrigir eventuais lacunas ou omissões nos contratos anteriores, sem comprometer a capacidade da ANTT de promover a fiscalização e a aplicação dos regulamentos atualizados.

18. Ainda no âmbito dessa discussão, outro ponto que requer destaque, para a aplicação desse artigo, são as disposições do art. 4º, do RCR1, que estabelece claramente a prevalência do contrato de concessão sobre a regulamentação da ANTT, quando o contrato tratar expressamente da matéria em questão. Assim prevê o texto:

SEÇÃO II

Diretrizes de interpretação e aplicação

Art. 4º Em caso de divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, devem ser observadas as seguintes regras:

I - o contrato de concessão prevalece sobre a regulamentação da ANTT nas matérias em que discipline expressamente;

II - caso o contrato de concessão não discipline suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do contrato;

III - no que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT.

Parágrafo único. As partes poderão, de comum acordo, optar pela aplicação da regulamentação da ANTT em detrimento do contrato de concessão, mediante adesão expressa à resolução, por meio de aditamento do contrato de concessão.

19. Dessa forma, o princípio da autonomia contratual das partes deve ser respeitado, sendo os contratos de concessão, especialmente no âmbito de contratos administrativos, instrumentos jurídicos que estipulam de maneira precisa os direitos e obrigações das partes envolvidas, assegurando a sua segurança jurídica.
20. Esse arranjo normativo tem por finalidade assegurar que a autonomia das partes seja respeitada dentro dos limites contratualmente estipulados, sem prejuízo do cumprimento das normas regulatórias estabelecidas pelo RCR4. É importante ressaltar que o objetivo principal do regulamento não é impor novas regras que conflitem com os contratos, mas garantir a sua adequada execução, especialmente em questões que envolvem a fiscalização e regulação, em consonância com o interesse público.
21. Portanto, a fiscalização, ainda que regida pelas normas da Resolução, deve observar as disposições contratuais. Somente quando o contrato de concessão for omissivo ou insuficiente em relação à matéria, é que a regulamentação da ANTT será aplicada, sem que isso venha a contrariar as cláusulas contratuais preestabelecidas. Esse equilíbrio

entre contrato e regulação reforça a segurança jurídica das concessões, ao mesmo tempo em que garante que a ANTT possa fiscalizar e regular as concessões de maneira eficaz e de acordo com os princípios da supremacia do interesse público e da continuidade dos serviços públicos.

22. Além disso, o dispositivo faz uma importante delimitação de competência ao mencionar a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que é o órgão regulador responsável por fiscalizar e garantir o cumprimento das normas pelas concessionárias. Essa especificação é fundamental, pois esclarece que o controle e a regulação dessas concessões estão sob a alçada da ANTT, o que delimita a jurisdição e a autoridade envolvidas.

Art. 3º

Art. 3º Aplicam-se a esta Resolução as seguintes definições:

I - ação educativa: procedimento aplicado pela ANTT para promover a conscientização e correção de descumprimentos contratuais pelas concessionárias, com o objetivo de orientar, instruir e prevenir a recorrência de infrações, melhorando o cumprimento das normas contratuais e regulatórias;

II - ano-fiscalização: ano civil completo, baseado no plano anual de fiscalização, durante o qual será aplicado o mesmo tratamento fiscalizatório, após a aplicação da metodologia estabelecida no Anexo IV desta resolução, levando em consideração a nota referente ao último ano de concessão de cada concessionária;

III - Aviso de não conformidade - medida preventiva destinada a evitar a imposição de penalidades, aplicável em situações nas quais o descumprimento contratual já tenha ocorrido e produzido efeitos irreversíveis.

IV - ciclo de fiscalização: periodicidade de realização das ações de fiscalização, estabelecido no plano anual de fiscalização; e

V - elemento da infraestrutura: cada um dos elementos físicos que compõem o sistema rodoviário, tais como pavimento, sinalização, elementos de proteção e segurança, obras de arte especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e

estruturas de contenção, canteiro central e faixa de domínio, edificações e instalações operacionais, sistemas elétricos e de iluminação, de túneis, e sistemas de operação ou de igual equivalência.

23. O Art. 3º define os termos essenciais para a aplicação desta Resolução, oferecendo uma base clara para a compreensão e execução das normas estabelecidas. Cada definição é crucial para assegurar que as partes envolvidas tenham um entendimento comum sobre as práticas e procedimentos relacionados às concessões rodoviárias.

- a) **Ação educativa:** Refere-se a um procedimento preventivo e corretivo aplicado pela ANTT, com foco na promoção da conscientização das concessionárias quanto ao cumprimento das normas contratuais. A ação educativa busca orientar e instruir as concessionárias, não com caráter punitivo imediato, mas com a intenção de prevenir a reincidência de infrações e promover a conformidade. Isso é particularmente importante para evitar que as infrações contratuais evoluam para penalidades mais severas, incentivando a melhoria contínua da gestão das concessões. Note-se, porém, que esse mecanismo está circunscrito à classificação das concessionárias.
- b) **Ano-fiscalização:** O termo indica um período anual completo, correspondente ao ano civil, durante o qual as ações de fiscalização serão aplicadas de maneira uniforme e em conformidade com o plano anual de fiscalização. O conceito de ano-fiscalização é essencial para garantir a aplicação contínua e consistente das regras e diretrizes fiscais, permitindo que as concessionárias recebam um tratamento padronizado ao longo do tempo. Além disso, a nota de desempenho da concessionária no último ano será utilizada como base para a aplicação de metodologias de fiscalização subsequentes, assegurando a continuidade e coerência do processo regulatório.
- c) **Aviso de não conformidade:** Trata-se de uma medida preventiva que visa a evitar penalidades futuras em situações em que o descumprimento contratual já tenha ocorrido, mas onde as suas consequências sejam irreversíveis. O aviso de não conformidade embora seja uma ferramenta de advertência, não se confunde com a Advertência prevista no Inciso I, do artigo 51, que é uma medida sancionatória, com rito específico e mais complexo e com

consequências mais severas. Historicamente, esse tipo de aviso era utilizado ocasionalmente pelos fiscais de modo informal, ou seja, sem um procedimento padronizado e institucionalizado. No entanto, com a regulamentação, o aviso de não conformidade passa a ser formalizado, o que é um avanço importante. Essa formalização assegura maior clareza e previsibilidade ao processo de fiscalização, garantindo que as concessionárias sejam devidamente notificadas, e possibilitando uma melhor organização do processo de correção, além de assegurar a rastreabilidade e a consistência na aplicação das medidas preventivas. O Aviso de não conformidade permite à ANTT alertar a concessionária sobre a infração e incentivá-la a corrigir seus processos, evitando a reincidência. Ao aplicar essa medida, a ANTT promove a correção dos erros cometidos e mitiga a aplicação de sanções mais graves. Avisar as concessionárias sobre possíveis inconformidades

- d) Ciclo de fiscalização: Este conceito refere-se à periodicidade das ações de fiscalização, definidas no plano anual de fiscalização. O ciclo de fiscalização garante que as ações da ANTT sejam realizadas de forma planejada e com intervalos regulares, proporcionando um acompanhamento constante das concessionárias. O planejamento dos ciclos permite que a fiscalização seja aplicada de maneira eficiente e alinhada com as prioridades regulatórias, mantendo a conformidade das concessionárias com as obrigações contratuais. Esses ciclos deverão ser especificados no Manual de Fiscalização.
- e) Elemento da infraestrutura: São os componentes físicos e estruturais que constituem o sistema rodoviário concedido, como pavimentos, sinalização, drenagem, e outras estruturas essenciais para o funcionamento e segurança das rodovias. Cada elemento da infraestrutura tem relevância para a fiscalização e manutenção da qualidade da concessão, pois o estado desses elementos impacta diretamente a prestação do serviço público e a segurança dos usuários. A definição detalhada de cada componente facilita o processo de avaliação e fiscalização, assegurando que todos os aspectos essenciais da infraestrutura rodoviária sejam devidamente monitorados e mantidos.

24. Essas definições são fundamentais para garantir que todos os aspectos da concessão sejam devidamente monitorados e geridos, facilitando a aplicação uniforme das normas e a supervisão eficaz das concessões rodoviárias.

CAPÍTULO II

INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO

Seção I

Informações relativas à fiscalização, a apuração de infrações e a aplicação de penalidades

Art. 4º

Art. 4º As informações relativas à fiscalização, à apuração de infrações e à aplicação de penalidades, no âmbito dos contratos de concessão, serão processadas em sistema informatizado indicado pela ANTT, conforme disposto em ato específico, preferencialmente acompanhadas de:

I - georreferenciamento ou indicação inequívoca da localização do elemento de infraestrutura objeto da ação de fiscalização; e

II - registro de imagem, quando a averiguação de eventual infração for passível de constatação por inspeção visual.

26. Este dispositivo estabelece que as informações relativas à fiscalização, apuração de infrações e aplicação de penalidades nos contratos de concessão serão feitas por um sistema informatizado escolhido pela ANTT, observado o disposto em ato específico. A disposição em norma dessa regra de utilização de sistema específico para tratamento da fiscalização é uma forma de compromisso da ANTT com a eficiência e agilidade na fiscalização, pois permite maior eficiência na coleta, análise e processamento de informações, facilitando a identificação de infrações, forma mais rápida e precisa e com mais transparência e confiabilidade.

27. Atualmente a ANTT utiliza do SIFAMA (Sistema de Fiscalização e Apuração de Multas da ANTT) que é um sistema informatizado desenvolvido e utilizado pela Agência para gerenciar a fiscalização e a apuração de multas no contexto das concessões rodoviárias e de outras modalidades de transporte terrestre sob sua competência.

28. Esse sistema desempenha um papel fundamental na gestão e no controle das atividades de fiscalização realizadas pela ANTT e é uma ferramenta central para a

aplicação da regulamentação e do cumprimento das obrigações contratuais por parte das concessionárias e operadoras de transporte rodoviário. O SIFAMA permite o registro, o acompanhamento e a análise das infrações e inconformidades identificadas durante a fiscalização. Ele também auxilia na geração de relatórios e na gestão de multas e deliberações aplicadas em conformidade com a legislação e os contratos de concessão. Isso inclui a classificação e o tratamento de multas de acordo com a gravidade das infrações. Além disso, o SIFAMA contribui para a transparência e a prestação de contas, uma vez que possibilita a geração de relatórios e informações que podem ser compartilhadas com as partes interessadas, incluindo a supervisão, e com o público em geral.

29. Os incisos I e II estabelecem diretrizes importantes para a fiscalização, a apuração de infrações e a aplicação de penalidades, alinhando-se com os princípios de boas práticas regulatórias e a busca por um ambiente rodoviário mais seguro. A primeira delas é a exigência de georreferenciamento ou indicação inequívoca da localização do elemento rodoviário objeto da ação de fiscalização. Essa exigência permitirá que a ANTT identifique com precisão a localização dos elementos rodoviários sujeitos à fiscalização, gerando benefícios tais como a melhoria da eficiência da fiscalização, ao garantir que os recursos sejam alocados de forma direcionada para áreas específicas, onde as infrações podem ser mais comuns e a redução da margem para erros e ambiguidades na interpretação dos dados de fiscalização.
30. O registro de imagem, por sua vez, é uma forma de evidência confiável, por fornecer comprovações visuais que podem ser fundamentais para a prova de infrações, contribuindo para a justiça e equidade do processo. Note-se ainda que o uso de registro de imagem atua como um elemento de prevenção e dissuasão. Sabendo que suas ações podem ser registradas, os infratores podem ser menos propensos a cometer infrações, ou que contribuam para um ambiente rodoviário mais seguro. Além do que o registro de imagem ajuda a proteger os direitos, uma vez que fornece uma representação objetiva dos eventos. O que é especialmente importante em casos de contestação de infrações.

Art. 5º

Art. 5º Deverão ser processadas em sistema informatizado indicado pela ANTT, conforme disposto em ato específico, as informações relativas:

- I - aos planejamentos anuais da concessionária;**
- II - ao acompanhamento da execução de obras obrigatórias;**
- III - ao acompanhamento do cumprimento do escopo, dos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações previstas nos contratos de concessão;**
- IV - aos atos praticados no âmbito dos processos administrativos sancionadores;**
- V - ao parcelamento de débitos;**
- VI - à utilização das contas da concessão;**
- VII - à segurança viária; e**
- VIII - à utilização das verbas contratuais.**

31. O caput do artigo lista as informações que devem ser processadas no sistema informatizado indicado pela ANTT. Ele é fundamental para diversas razões que envolvem a eficácia, a transparência e a responsabilidade na gestão de contratos de concessão. Ao enumerar as informações de forma explícita, o dispositivo oferece claramente quanto ao que deve ser monitorado e registrado, o que evita ambiguidades e garante que todas as partes envolvidas compreendam as expectativas e obrigações em relação à gestão do contrato, pois cada informação listada está relacionada a aspectos específicos dos contratos de concessão, como planejamento, obras, desempenho e obrigações financeiras. Monitorar essas informações ajuda a garantir que a entrega cumpra integralmente suas obrigações contratuais, além de contribuir para a transparência, permitindo que as ações da agência reguladora sejam facilmente auditáveis e compreensíveis para o público e partes interessadas. Isso fortalece a prestação de contas e a confiança no sistema regulatório.

§1º Sujeitam-se ao dever de submissão de informações de que trata esta seção:

- I - a concessionária;**

II - o verificador contratado pela concessionária, nos termos da resolução específica;

III - a empresa de supervisão, contratada pela ANTT;

IV - a empresa de monitoração, contratada pela concessionária, subsidiariamente ou na ausência dos dados e informações produzidos pelos entes listados nos incisos II e III.

V - a auditoria independente, no caso dos aspectos econômicos e financeiros;

VI - os agentes de fiscalização da ANTT, sem prejuízo das informações que devem ser apresentadas pelos entes tratados nos Incisos II a V; e

VII - qualquer pessoa que esteja obrigada por contrato ou por norma regulatória a apresentar informações para a ANTT referentes às concessões rodoviárias.

32. Esse parágrafo foi acrescido na norma para melhoria da clareza e efetividade do sistema de regulamentação e fiscalização das concessões rodoviárias. Note-se que diferentes atores deverão apresentar informações que serão processadas conjuntamente. Isso porque, ao enumerar claramente os principais intervenientes envolvidos no processo de fiscalização da rodovia contribui para uma abordagem mais eficiente na gestão e fiscalização das concessões, garantindo que todas as informações relevantes sejam fornecidas à ANTT, sem lacunas ou omissões, ou com o mínimo delas.

33. Acresce-se ainda que essa listagem dos sujeitos ajuda a responsabilizar todas as partes envolvidas no cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias. Aqueles que têm obrigações de informações submetidas são conscientes de suas responsabilidades, o que ajuda a garantir a conformidade.

34. Importante destacar que esse artigo apresenta uma numa abordagem estruturada e lógica para definir responsabilidades no contexto das concessões. A responsabilidade principal para apresentar informações da concessão à ANTT é da concessionária, pois esta é a entidade diretamente responsável pela operação e manutenção da infraestrutura rodoviária. Como tal, ela detém grande parte das informações permitidas para a gestão e fiscalização. Mas, dada a complexidade de gestão de uma rodovia outros atores são chamados a contribuir com produção de dados e informações importantes sobre a prestação do serviço e execução das obras da concessão.

§2º O verificador ou a empresa de supervisão realizará inspeção sobre as obras obrigatórias e parâmetros de desempenho e produzirá informações para apoiar a fiscalização pela ANTT, conforme termo de referência de contratação, disciplinado em ato específico.

35. O dispositivo menciona a responsabilidade do verificador ou da empresa de supervisão no que diz respeito à inspeção das obras obrigatórias e aos parâmetros de desempenho, com o propósito de produzir informações para apoiar a fiscalização realizada pela ANTT. Eles são responsáveis por gerar informações precisas e confiáveis que ajudarão a ANTT em sua função regulatória e fiscalizatória.
36. A Resolução nº 6.000/2022 apresenta detalhadamente as regras para atuação e contratação do verificador e das empresas de supervisão.
37. Assim, o RCR4 apenas reitera o papel desses agentes no cumprimento dos requisitos e diretrizes estabelecidos nesse termo de referência de contratação para garantir a qualidade e a relevância das informações fornecidas à ANTT.

§3º A ANTT e a concessionária terão acesso aos dados e informações apresentados pelo verificador ou empresa de supervisão, por meio de sistema informatizado indicado pela Agência.

38. O acesso da ANTT e da concessionária aos dados e informações apresentados pelo verificador ou pela empresa de supervisão, por meio de um sistema informatizado indicado pela Agência, é um elemento essencial para garantir a transparência e a eficácia do processo de monitoramento das concessões rodoviárias. Isso permite que ambas as partes tenham acesso às informações detalhadas sobre o andamento das obras obrigatórias e o desempenho da concessionária, conforme acompanhado pelo verificador ou pela empresa de supervisão.
39. O acesso a esses dados é fundamental para que a ANTT possa exercer suas responsabilidades regulatórias, fiscalizando o cumprimento das obrigações contratuais pela concessionária. Além disso, a concessionária também pode utilizar

essas informações para monitorar seu próprio desempenho e tomar medidas corretivas, se necessário.

§4º A ANTT poderá solicitar à concessionária, à verificadora ou à supervisora dados e informações complementares.

40. A possibilidade de a ANTT solicitar dados e informações complementares é uma ferramenta que permite à Agência realizar as verificações necessárias e garantir a qualidade e a integridade dos dados relacionados à concessão rodoviária. Isso é particularmente importante em situações em que haja preocupações quanto à precisão ou à objetividade das informações fornecidas pela concessionária.

Seção II

Informações e dados econômico-financeiros

Art. 6º

Art. 6º A ANTT indicará um sistema informatizado para o envio das informações econômico-financeiras das concessionárias.

41. Atualmente é utilizado na ANTT o SIGICOR (Sistema de Gestão de Investimentos das Concessões Rodoviárias). Esse sistema tem o objetivo de gerenciar a fiscalização, pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, dos investimentos obrigatórios previstos nos contratos de concessão de rodovias com foco no acompanhamento das obras desde a sua concepção, projeto até a execução e entrega pela concessionária. O sistema faz-se necessário para gestão, por parte da ANTT, das obrigações quanto ao acompanhamento da execução dos contratos de concessões rodoviárias, além de prover os seguintes indicadores do nível de execução:

- f) das obras previstas no planejamento anual em cada ano-concessão.
- g) acumulada das obras previstos nos planejamentos anuais da concessão (PER e Extra-PER).

h) anual das obras previstas na Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

i) acumulada das obras na Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

42. O sistema será integrado à concessionária de forma a auxiliá-la na gestão e acompanhamento dos projetos e obras a serem realizados ao longo do período da concessão.

Art. 7º

Art. 7º As concessionárias deverão enviar à ANTT:

I - trimestralmente: os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º grau, conforme previsto no Plano de Contas Padronizado instituído por esta Agência, constante dos Manuais de Contabilidade vigentes; e

II - anualmente, os demonstrativos contábeis completos, contendo:

a) Balanço Patrimonial — BP;

b) Demonstração do Resultado do Exercício — DRE;

c) Demonstração do Fluxo de Caixa — DFC; e

d) Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido — DMPL e Demonstração do Valor Adicionado — DVA, acompanhados das respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos, quando a companhia for de capital aberto.

43. Esse artigo vem da Resolução nº 2.495/2007, com pequenas alterações. Abaixo apresenta-se o texto original e destacado em negrito estão as partes que sofreram alterações. Note-se que o art. 139, da norma em comento, retira a aplicação da Resolução nº 2.495/2007 das concessões rodoviárias.

44. No inciso primeiro, a parte que destacada passou a ser um novo parágrafo, neste mesmo artigo (Parágrafo 1º). No Inciso II a expressão *e, se companhia aberta*, foi trocada pela expressão, *“quando tiver seu capital aberto”* para adequação ao RCR3, que prevê que após dois anos, todas as concessões tenham capital aberto.

Art. 1º Determinar que as concessionárias de rodovias e ferrovias enviem à Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT os seguintes documentos:

*I - trimestralmente: os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º (terceiro) grau, conforme previsto no Plano de Contas Padronizado instituído por esta Agência, constante dos Manuais de Contabilidade vigentes, **podendo a qualquer tempo, por ser instrumento de Acompanhamento e Fiscalização Econômico-Financeira, ser solicitado o envio com abertura até o último nível contábil, por centro de custos, unidade de negócio ou qualquer outra forma de registro que por ventura venha a ser adotado pelas Concessionárias.** (Redação dada pela Resolução 5808/2018/DG/ANTT/MTPA)*

*II - anualmente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa, ou seja, Balanço Patrimonial (BP), Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL) **e, se companhia aberta, Demonstração do Valor Adicionado (DVA)** com as respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos. (Redação dada pela Resolução 5808/2018/DG/ANTT/MTPA) (GN).*

45. O envio trimestral dos balanços mensais analíticos é fundamental para garantir que a agência reguladora tenha acesso regular às informações financeiras fornecidas pelas transações. Isso permite um acompanhamento contínuo da situação financeira das empresas ao longo do ano. Já o envio anual dos demonstrativos contábeis completos é uma prática comum em regulamentações financeiras. Isso inclui o Balanço Patrimonial, a Demonstração de Resultado do Exercício, a Demonstração do Fluxo de Caixa, a Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido e, no caso de companhias abertas, a Demonstração do Valor Adicionado. Esses documentos fornecem uma visão abrangente da saúde financeira da transação e permitem que a agência reguladora avalie a solidez financeira das transações e tome medidas, se necessário, para garantir a estabilidade e a continuidade dos serviços de transporte.

§1º A qualquer tempo, poderá ser solicitado o envio dos documentos exigidos no inciso I com abertura até o último nível contábil, por centro de custos, unidade de negócio ou qualquer outra forma de registro adotada pelas concessionárias, garantindo-se o sigilo dessas informações, conforme legislação específica.

46. Esse parágrafo, como explicado anteriormente, fazia parte do caput do art.1º, da Resolução 2.495/2007, mas foi reescrito em forma de parágrafo para melhor adequação textual. Ele é importante em termos de fiscalização pois confere à agência a flexibilidade necessária para adaptar os requisitos de relatórios financeiros de acordo com as necessidades, sendo útil apenas em situações em que uma agência deseja uma análise mais detalhada de áreas ou segmentos específicos das operações de entrega, sem onerar a concessionária constantemente com informações a serem usadas só em casos pontuais.

47. Importante destacar que o parágrafo dá à ANTT o poder de solicitar informações adicionais das concessionárias, quando julgar necessário. As concessionárias não são obrigadas a enviar essas informações adicionais de forma regular, mas devem fazê-lo quando forem solicitadas pela ANTT.

48. O sigilo das informações observará o disposto em legislação específica.

§2º Os documentos especificados no inciso I deverão ser gerados mensalmente e enviados em até quarenta e cinco dias após o encerramento de cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do quarto trimestre, que poderão ser enviados no prazo estabelecido no §3º deste artigo.

49. Esse parágrafo foi transcrito na íntegra da Resolução 2.495/2007, na íntegra:

*§ 1º Os documentos especificados no inciso I deverão ser gerados mensalmente e enviados em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do 4º (quarto) trimestre, que poderão ser enviados no prazo estabelecido no §2º deste artigo.
(Redação dada pelo(a) Resolução 3591/2010/DG/ANTT/MT)*

§3º Os documentos especificados no inciso II deverão ser enviados até o dia 1º de maio do exercício subsequente.

50. Após o encerramento do ano fiscal, as concessionárias têm até o dia 1º de maio do ano seguinte para preparar e enviar todos os demonstrativos contábeis exigidos.
51. Este prazo permite que as concessionárias tenham tempo suficiente para compilar e verificar todas as informações necessárias para esses relatórios. Além disso, garante que a ANTT receba as informações em tempo hábil para realizar suas próprias análises e avaliações.
52. Os documentos especificados nos incisos I e II, bem como os relatórios auxiliares exigidos na forma do Manual de Contabilidade vigente, deverão ser enviados através do sistema informatizado indicado pela ANTT.
53. Esse parágrafo foi transcrito da Resolução 2.495/2007, com adaptações, uma vez que o sistema que o sistema para envio da dados contábeis da ANTT já está em funcionamento. Previu a citada resolução:

§ 3º Para as concessionárias de rodovias, os documentos especificados nos incisos I e II, bem como os relatórios auxiliares exigidos na forma do Manual de Contabilidade vigente, deverão ser enviados para o endereço eletrônico demonstrativo@antt.gov.br e, posteriormente, por meio de sistema instituído pela ANTT, na forma de planilha eletrônica de dados, com exceção das Notas Explicativas, dos Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração e dos Pareceres dos Auditores Independentes, que deverão ser enviados na forma de documento de texto. (Redação dada pela Resolução 5808/2018/DG/ANTT/MTPA)

§4º A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais que sejam necessários para realização da fiscalização econômico-financeira.

54. Esse parágrafo foi transcrito da Resolução 2.495/2007, conforme se vê:

§ 5º A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais, que se fizerem necessários para realização da fiscalização econômica e financeira.(Redação dada pela Resolução 3847/2012/DG/ANTT/MT)

CAPÍTULO III

PLANEJAMENTO

Seção I

Planejamento da fiscalização pela ANTT

Art. 8º

Art. 8º O planejamento da fiscalização pela ANTT será orientado pelas seguintes diretrizes:

I - tratamento responsivo, de acordo com o comportamento das concessionárias no cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias;

II - distinção das obrigações contratuais e regulatórias;

III - evidências obtidas a partir da coleta, tratamento e análise de dados e informações;
e

IV - realização de ação educativa.

55. O art. 8º estabelece diretrizes para o planejamento da fiscalização pela ANTT. Cada diretriz tem um propósito específico para garantir uma fiscalização eficaz e adaptada às necessidades. A primeira diretriz foca em um tratamento responsivo, ou seja, ajustar a abordagem de fiscalização com base no comportamento das concessionárias. Isso sugere uma abordagem flexível e adaptativa que responde ao desempenho real das concessionárias.

56. A segunda diretriz destaca a necessidade de distinguir claramente entre obrigações contratuais e regulatórias. Isso é importante para evitar confusão e garantir que as avaliações sejam feitas com base em critérios bem definidos. A terceira diretriz se concentra nas evidências obtidas por meio da coleta e análise de dados, indicando que a fiscalização será baseada em informações concretas e verificáveis, o que fortalece a objetividade e a precisão do processo fiscalizatório.

57. Por fim, a quarta diretriz menciona a realização de ações educativas. Isso implica que, além das medidas corretivas e punitivas, a ANTT também promoverá a orientação e educação das concessionárias para melhorar o cumprimento das obrigações. Esse aspecto educativo pode ajudar a prevenir futuros descumprimentos e fomentar um ambiente de conformidade mais colaborativo.

Parágrafo único. O tratamento fiscalizatório responsivo será determinado pela classificação vigente de cada concessionária no momento da aprovação do plano anual de fiscalização e será mantido durante todo o ano-fiscalização.

58. O parágrafo único esclarece que o tratamento fiscalizatório responsivo será baseado na classificação vigente de cada concessionária no momento da aprovação do plano anual de fiscalização. Isso significa que a abordagem da ANTT para fiscalização será determinada de acordo com a avaliação atual do desempenho e conformidade da concessionária quando o plano de fiscalização é aprovado. A classificação influencia diretamente como a fiscalização será conduzida, o que pode incluir a frequência e a intensidade das ações de fiscalização, bem como o tipo de medidas adotadas.

Além disso, o tratamento fiscalizatório será mantido ao longo de todo o ano-fiscalização. Isso implica que uma vez estabelecida a abordagem de fiscalização com base na classificação inicial, ela não será alterada durante o ano, independentemente de possíveis mudanças no desempenho da concessionária ao longo do período. Essa estabilidade pode ajudar a garantir previsibilidade e consistência no processo fiscalizatório, permitindo que as concessionárias saibam de antemão o tipo de monitoramento que estarão sujeitas durante o ano.

Art. 9º

Art. 9º O planejamento da fiscalização deverá prever ações de fiscalização:

I - em caráter abrangente, para acompanhamento de todas ou das principais obrigações contratuais e regulatórias; e

II - de forma restrita a determinadas obrigações contratuais e regulatórias, mediante inspeções sobre fração do sistema rodoviário, sobre determinada categoria de obra obrigatória, elemento da infraestrutura, tipo de serviço ou obrigação econômico-financeira.

59. O artigo estabelece as diretrizes para o planejamento da fiscalização, especificamente em relação às ações de fiscalização em primeiro nível. Ele destaca a importância de planejar ações de fiscalização em dois níveis: abrangente e restrito. Isso permite uma abordagem flexível para a fiscalização, que pode ser adaptada às necessidades específicas e à complexidade das obrigações contratuais e regulatórias das concessionárias, além de levar em consideração que as regulamentações e fiscalizações devem ser proporcionais à gravidade do risco e à complexidade das operações reguladas. Estando, portanto, correlacionado com a diretriz de observar critérios de significância, representatividade e criticidade nas ações de fiscalização, conforme descrito no §4º, do art. 15, da norma em comento.

60. O planejamento abrangente prevê o acompanhamento de todas ou das principais obrigações contratuais e regulatórias. Isso é fundamental para garantir a conformidade geral das concessionárias e manter a integridade do sistema de concessões. Enquanto a possibilidade de fiscalização restrita a determinadas obrigações, elementos da infraestrutura, categorias de obras ou serviços permite uma abordagem mais direcionada pode ser particularmente útil quando certos aspectos da concessão requerem atenção especial. Dessa forma, busca-se atingir a proporcionalidade e a eficiência na fiscalização, priorizando as áreas de maior importância ou risco, sem impor encargos desnecessários às concessionárias e à ANTT. Além de propiciar proporcionalidade, eficiência e adaptabilidade regulatória, contribuindo para uma governança regulatória mais eficaz e eficiente no setor de concessões rodoviárias.

Art. 10. O planejamento da fiscalização será composto por:

I - plano anual de fiscalização de infraestrutura e serviço, abrangendo o acompanhamento de obras obrigatórias e de parâmetros de desempenho; e

II - plano anual de fiscalização econômico-financeira.

61. Esse artigo estabelece as diretrizes e procedimentos para o planejamento da fiscalização na área de concessões rodoviárias. Ele define uma estrutura de planejamento da fiscalização composta por dois planos principais: o plano anual de fiscalização de infraestrutura e serviço e o plano anual de fiscalização econômico-financeira. Essa estrutura permite uma abordagem abrangente, abordando tanto aspectos técnicos e operacionais quanto questões financeiras, o que é consistente com as melhores práticas de regulamentação, que recomendam uma abordagem holística na supervisão de setores regulados. Ele ainda estabelece um sistema de planejamento de fiscalização estruturado e orientado para a transparência e a previsibilidade. Essas práticas são consistentes com os princípios de boa governança regulatória defendidos, que buscam promover a eficácia e a eficiência da regulamentação.

§1º Os planos de fiscalização serão aprovados por ato da Superintendência competente até 15 de dezembro de cada ano e terão vigência de 1º de janeiro a 31 de dezembro, sendo comunicado às concessionárias logo após a sua aprovação.

62. O parágrafo 1º menciona a comunicação imediata às concessionárias após a aprovação dos planos de fiscalização. Isso promove a transparência e a colaboração entre a agência reguladora e as partes reguladas, o que é uma prática recomendada pela OCDE para garantir que todas as partes estejam cientes das obrigações e dos processos regulatórios.

63. Estabelecer prazos e vigência para os planos de fiscalização promove a previsibilidade e a estabilidade no processo de planejamento e execução da fiscalização. A vigência anual dos planos permite que as concessionárias e a agência reguladora saibam

antecipadamente como serão conduzidas as atividades de fiscalização durante o ano, o que é fundamental para uma governança regulatória eficaz, o que é um importante elemento do princípio da transparência da administração Pública.

§2º Os planos de fiscalização deverão conter, no mínimo, os seguintes elementos:

I - a fundamentação legal;

II - a periodicidade das ações de fiscalização e a duração do ciclo de fiscalização para cada classe de concessionária admitida a distinção de acordo com a classificação das concessionárias;

III - os itens do escopo da fiscalização, para cada classe de concessionária; e

IV - o cronograma das ações de fiscalização.

64. O §2º define os elementos essenciais que os planos de fiscalização devem incluir, assegurando uma abordagem estruturada e consistente. Primeiramente, o plano deve ter uma fundamentação legal, garantindo que as ações de fiscalização estejam em conformidade com a legislação aplicável, o que dá respaldo e legitimidade às ações da ANTT. Além disso, é necessário especificar a periodicidade das ações e a duração do ciclo de fiscalização para cada classe de concessionária, permitindo uma adaptação da fiscalização conforme o risco e a complexidade de cada grupo. O plano também deve detalhar os itens do escopo da fiscalização, o que orienta sobre o que será avaliado em cada classe de concessionária e permite uma preparação adequada. Finalmente, o cronograma das ações de fiscalização deve ser incluído, o que organiza e planeja as atividades ao longo do tempo, garantindo que a fiscalização ocorra de maneira sistemática e eficiente. Esses requisitos asseguram uma fiscalização bem planejada e executada, com base em critérios claros e aplicados de forma uniforme.

CAPÍTULO IV

AGENTE DE FISCALIZAÇÃO

Art. 11.

Art. 11. As ações de fiscalização serão realizadas por agentes de fiscalização da ANTT ou de entidade pública delegada.

65. Esse artigo tem como fundamento art. 34, da Lei 13.848/2019, que permite que órgãos e entidades públicas celebrem acordos para a delegação de competências conforme se lê:

Art. 34. As agências reguladoras de que trata esta Lei poderão promover a articulação de suas atividades com as de agências reguladoras ou órgãos de regulação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de competência, implementando, a seu critério e mediante acordo de cooperação, a descentralização de suas atividades fiscalizatórias, sancionatórias e arbitrais, exceto quanto a atividades do Sistema Único de Saúde (SUS), que observarão o disposto em legislação própria.

§ 1º É vedada a delegação de competências normativas.

§ 2º A descentralização de que trata o caput será instituída desde que a agência reguladora ou o órgão de regulação da unidade federativa interessada possua serviços técnicos e administrativos competentes devidamente organizados e aparelhados para a execução das respectivas atividades, conforme condições estabelecidas em regimento interno da agência reguladora federal.

§ 3º A execução, por agência reguladora ou órgão de regulação estadual, distrital ou municipal, das atividades delegadas será permanentemente acompanhada e avaliada pela agência reguladora federal, nos termos do respectivo acordo.

§ 4º Na execução das atividades de fiscalização objeto de delegação, a agência reguladora ou o órgão regulador estadual, distrital ou municipal que receber a delegação observará as normas legais e regulamentares federais pertinentes.

§ 5º É vedado à agência reguladora ou ao órgão regulador estadual, distrital ou municipal conveniado, no exercício de competência fiscalizatória delegada, exigir de concessionária ou permissionária obrigação não prevista previamente em contrato.

§ 6º Além do disposto no § 2º deste artigo, a delegação de competências fiscalizatórias, sancionatórias e arbitrais somente poderá ser efetivada em favor de agência reguladora ou órgão de regulação estadual, distrital ou municipal que gozar de autonomia assegurada por regime jurídico compatível com o disposto nesta Lei.

§ 7º Havendo delegação de competência, a agência reguladora delegante permanecerá como instância superior e recursal das decisões tomadas no exercício da competência delegada.

Art. 35. No caso da descentralização prevista no caput do art. 34, parte da receita arrecadada pela agência reguladora federal poderá ser repassada à agência reguladora ou ao órgão de regulação estadual, distrital ou municipal, para custeio de seus serviços, na forma do respectivo acordo de cooperação.

Parágrafo único. O repasse referido no caput deste artigo deverá ser compatível com os custos da agência reguladora ou do órgão de regulação local para realizar as atividades delegadas.

§1º Os agentes de fiscalização são servidores públicos, integrantes ou não dos quadros das carreiras de servidores da ANTT.

66. Em sua atuação os agentes de fiscalização da ANTT buscam identificar o cumprimento, pelas concessionárias, aos prazos de execução de obras obrigatória e ao atendimento aos parâmetros de desempenho definidos em contrato.
67. O parágrafo 1º esclarece que os agentes de fiscalização podem ser servidores públicos, mesmo que não façam parte dos quadros das carreiras da ANTT. Isso permite a flexibilidade na seleção de pessoal qualificado para a fiscalização, o que pode ser particularmente útil em situações que requerem conhecimentos específicos não disponíveis na Agência, além de contribuir para a eficiência da fiscalização, pois pode permitir que a agência reaja facilmente a situações que exijam conhecimentos especializados.

§2º A atuação dos agentes de fiscalização se baseia na lei, no contrato de concessão, nas normas técnicas, na regulação, no plano anual de fiscalização e nos manuais de procedimentos da ANTT.

68. A atuação dos agentes de fiscalização, conforme mencionada, é respaldada por uma série de instrumentos e regulamentações que fornecem a base legal e técnica para seu trabalho. A atuação respaldada por essa variedade de instrumentos legais e técnicos é fundamental para garantir que a fiscalização seja conduzida de maneira justa, consistente e eficaz. Além disso, esses respaldos são essenciais para proteger o interesse público, promover a conformidade com as regulamentações e assegurar a qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias no setor de concessões rodoviárias.

69. A base legal fundamental para a atuação dos agentes de fiscalização é a legislação aplicável. Isso inclui a Lei nº 10.233, de 2001, a Lei nº 10.871, de 2004 e demais leis específicas para o setor de concessões, regulamentações gerais sobre agências reguladoras e outros instrumentos legais que estabelecem os poderes e deveres dos agentes de fiscalização. Já os contratos de concessão detalham os termos, obrigações e direitos das partes. Isso inclui as obrigações da concessionária, os padrões de desempenho esperados e os mecanismos de fiscalização e supervisão. Os agentes de fiscalização atuam com base no que está estipulado no contrato de concessão.

70. Além do disposto na lei e nos contratos, destacam-se também os regulamentos e normas técnicas que especificam os padrões, requisitos e procedimentos que as concessionárias devem seguir. Os agentes de fiscalização garantem o cumprimento dessas regulamentações e normas.

71. Os planos de fiscalização são documentos elaborados pela ANTT que descrevem como as atividades de fiscalização serão conduzidas. Eles estabelecem as prioridades, os critérios de seleção, as metodologias e as estratégias para a fiscalização. Os agentes de fiscalização seguem o plano de fiscalização ao realizar seu trabalho.

72. Já os manuais de procedimentos são guias práticos que detalham os processos e as etapas a serem seguidas pelos agentes de fiscalização ao conduzir ações específicas, como inspeções, investigações ou processos sancionadores. Esses manuais garantem uma abordagem consistente e eficaz à fiscalização.

§3º A delegação de atividades de fiscalização se dará por convênio, o qual:

I - deverá ser firmado com entidades públicas que detenham competência sobre a gestão ou administração de concessões rodoviárias;

II - terá como objetivo:

a) promover a cooperação, o compartilhamento de informações relevantes para a fiscalização e o monitoramento das concessões; e

b) coordenar ações para melhoria da prestação de serviços públicos;

III - poderá abranger a fiscalização de obras e dos parâmetros de desempenho;

IV - observará a legislação aplicável às concessões rodoviárias e de infraestrutura, as disposições dos contratos de concessão, normas e regulamentos da ANTT, bem como as competências e atribuições de cada entidade responsável; e

V - não poderá comprometer a autonomia e independência da ANTT.

73. Este parágrafo apresenta diretrizes fundamentais para a cooperação entre a ANTT e entidades públicas delegadas no contexto da fiscalização de concessões rodoviárias. A primeira preocupação é com quem poderão ser feitos esses convênios. Daí o Inciso I determinar que eles devem ser feitos com Entidades Públicas Competentes. Elas precisam possuir competência na gestão ou administração de concessões rodoviárias. Essa é uma segurança importante para garantir que as entidades com experiência relevante participem da fiscalização, contribuindo para a eficiência do processo.

74. O segundo ponto destacado no Inciso II é o objetivo desses convênios, a saber: promover a cooperação, o compartilhamento de informações e a coordenação de ações entre a ANTT e as entidades públicas delegadas. Destacar o objetivo do convênio na norma é vital para garantir eficiência e qualidade na prestação de serviços públicos, alinhados com a busca pelos melhores resultados no contexto das concessões.

75. O terceiro ponto (Inciso III) destaca que o convênio pode abranger a fiscalização de obras e parâmetros de desempenho. Isso amplia o escopo da colaboração, permitindo que as entidades públicas envolvidas não apenas na fiscalização da infraestrutura, mas

também no acompanhamento do desempenho dos parâmetros previstos no Programa de Exploração Rodoviária.

76. A norma ainda apresenta a necessidade de observância da legislação aplicável às concessões rodoviárias e de infraestrutura, bem como às normas de competências e atribuições de cada entidade envolvida (Inciso IV). Isso é importante para garantir a legalidade e a eficácia das ações de fiscalização.
77. Por fim, o Inciso V, reforça a ideia da preservação da autonomia e independência da ANTT. Dessa forma, ao deixar positivado que convênio não deve comprometer a autonomia e independência da Agência reguladora, busca-se garantir que a agência mantenha sua capacidade de exercer suas funções regulatórias de forma imparcial e eficiente.

CAPÍTULO V
EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO

Seção I
Disposições gerais

Art. 12.

Art. 12. A ANTT acompanhará a execução do contrato de concessão por meio de ações de fiscalização, que incluirão:

I - fiscalização de infraestrutura e serviços, abrangendo obras obrigatórias e parâmetros de desempenho; e

II - fiscalização econômico-financeira.

78. O artigo estabelece as ações que a ANTT utilizará para acompanhar a execução do contrato de concessão no contexto das concessões rodoviárias, divididas em duas categorias principais.

79. A fiscalização de infraestrutura e serviços abrange as obras obrigatórias e os parâmetros de desempenho, ou seja, a ANTT verificará se a concessionária está cumprindo suas obrigações contratuais em termos de construção e manutenção da infraestrutura, bem como a qualidade dos serviços que está prestando.

80. Além da fiscalização de infraestrutura e serviços, o presente artigo menciona a importância da fiscalização econômico-financeira, em razão disso a ANTT monitorará não apenas o cumprimento das obrigações contratuais relacionadas à infraestrutura e aos serviços, mas também a condição financeira da concessionária, e tem como objetivo avaliar se as concessionárias se mantêm com capacidade financeira necessária para cumprir seus compromissos contratuais.

Parágrafo único. As obrigações contratuais e regulatórias não contempladas pelas ações de fiscalização previstas nos incisos I e II serão objeto de fiscalização extraordinária.

81. Embora o RCR tenha como um dos seus objetivos compilar todo o conteúdo relativo às regras de acompanhamento dos contratos de concessões rodoviárias, e esta quarta parte compile tudo o que há de mais relevante em matéria de fiscalização, alguns elementos passíveis de inspeção podem não estar positivado neste regulamento. Dessa forma, optou-se em deixar claro que situações não abrangidas de maneira específica pelo regulamento deverão ser fiscalizadas de forma extraordinária, dado o caráter flexível dessa modalidade de fiscalização.

Art. 13.

Art. 13. A fiscalização do contrato de concessão será realizada em três níveis:

I - fiscalização em primeiro nível: coleta, tratamento e análise de dados e informações sobre a concessão;

II - fiscalização em segundo nível: solicitação e análise de esclarecimentos ou informações complementares sobre os descumprimentos de obrigações contratuais identificados no primeiro nível, além da adoção das medidas previstas nesta resolução;
e

III - fiscalização em terceiro nível: inspeção in loco e adoção de medidas previstas nesta resolução.

82. Esse artigo estabelece três níveis de fiscalização do contrato de concessão, cada um com seu próprio grau de profundidade e intervenção. Essa abordagem da fiscalização em camadas é importante para lidar com a complexidade das atividades reguladas. A fiscalização em três níveis reflete a aplicação escalonada de medidas, permitindo uma supervisão mais específica e especializada à medida que se avança nos níveis. Esse modelo está diretamente ligado ao princípio da eficiência do serviço público, pois sugere que a fiscalização deve ser estruturada de maneira a otimizar recursos e esforços. A especialização em diferentes níveis permite que cada instância de fiscalização se concentre em aspectos específicos, aumentando a eficácia do processo.

83. O primeiro nível de fiscalização, que envolve a coleta, tratamento e análise de dados e informações sobre a concessão, é uma abordagem baseada em dados, que é parte

integrante e fundamental para tomada de decisões regulatórias. A coleta e análise de dados são essenciais para identificar inconformidades e tendências ao longo do tempo.

84. O segundo nível envolve a solicitação e análise de esclarecimentos ou informações adicionais à concessionária ou a terceiros em caso de identificação de descumprimentos de obrigações contratuais ou de ausência de dados no primeiro nível. Isso reflete uma abordagem proativa para resolver inconformidades, garantindo que a concessionária possa fornecer informações adicionais para esclarecer a situação. Essa forma de ação é consistente com a busca de soluções colaborativas, que é uma boa prática regulatória responsiva. Nesse nível de fiscalização, o fiscal poderá tomar as medidas preventivas e/ou sancionatórias previstas nesta resolução.
85. O terceiro nível de fiscalização envolve inspeção *in loco* e adoção de medidas que podem ser tanto preventivas como sancionatórias. Esse nível representa uma intervenção mais direta e robusta, que pode ser necessária em situações em que as inconformidades são graves ou persistentes. A OCDE recomenda a adoção de medidas proporcionais à gravidade das infrações, e a inspeção *in loco* é uma ferramenta poderosa para avaliar a situação no terreno.
86. A divisão em três níveis de fiscalização permite que a ANTT adapte sua abordagem com base na gravidade e na natureza das inconformidades observadas. Isso promove a eficiência e a eficácia na fiscalização, garantindo que recursos sejam alocados de acordo com as necessidades reais.

Art. 14.

Art. 14. A concessionária deverá adotar as providências para execução do contrato de concessão, independentemente da realização da fiscalização pela ANTT.

87. A exigência de que a concessionária adote as disposições para a execução do contrato de concessão, independentemente da realização da fiscalização pela agência, é uma medida importante que coloca a responsabilidade nas mãos da concessionária. Ela deve agir proativamente para cumprir o contrato, independentemente da supervisão da ANTT, prestando os serviços públicos conforme estipulado, destacando sua

responsabilidade perante o público e a Agência. Isso é essencial para garantir que a infraestrutura seja mantida, os serviços sejam prestados com qualidade e que problemas se acumulem.

§1º A fiscalização, resultando ou não na aplicação de penalidades, não exime a concessionária da obrigação de corrigir os descumprimentos contratuais identificados.

88. Essa disposição promove a responsabilidade contínua da concessionária em resolver problemas e cumprir suas obrigações contratuais, independentemente das ações da ANTT, no intuito tanto de evitar que questões se acumulem e garante a qualidade contínua dos serviços, quanto que a concessionária alegue não ter cumprido alguma determinação regulamentar ou contratual por ter sofrido alguma penalidade sobre aquele elemento.

§2º A concessionária deverá comprovar a correção dos descumprimentos de obrigações contratuais mediante apresentação de documentos e, sempre que possível registros de imagem, aplicando-se essa exigência ao atendimento de termo de registro de ocorrência, à suspensão da contagem de multa moratória e a qualquer outro mecanismo regulatório que requeira tal comprovação.

89. O §2º do art. 14 exige que a concessionária comprove a correção de descumprimentos contratuais por meio de documentos e, sempre que possível, registros de imagem. Tal exigência visa promover uma maior transparência e rastreabilidade, facilitando a fiscalização pela ANTT e garantindo que as correções realizadas sejam objetivas e verificáveis.

90. Essa exigência responsabiliza a concessionária a demonstrar formalmente suas ações corretivas, sem depender da fiscalização direta, reforçando seu dever de cumprimento contínuo. Além disso, a aplicação desse requisito a situações como a suspensão de multas moratórias oferece segurança jurídica e reduz possíveis disputas.

91. Dessa forma, o dispositivo objetiva a eficiência da fiscalização e a conformidade contratual, contribuindo para um processo mais claro e controlado.

§3º O agente de fiscalização deverá tomar medida preventiva ou sancionatória, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.

92. A importância desse dispositivo está em assegurar que, caso uma concessionária não tome as medidas necessárias para corrigir e sanear as inconformidades identificadas, o agente de fiscalização possa agir, de acordo com a gravidade da situação e a classificação da concessionária. Isso pode incluir a aplicação de medidas preventivas para evitar danos adicionais ou medidas sancionatórias para penalizar a concessionária pelo não cumprimento de suas obrigações.

93. Em resumo, o §4º proporciona à ANTT a capacidade de agir de forma responsiva e proporcionar um incentivo para que as concessionárias ajam prontamente na correção das inconformidades identificadas, contribuindo para a eficiência da fiscalização e o funcionamento adequado das concessões rodoviárias.

§4º As medidas apresentadas no §3º serão aplicadas após ação de fiscalização em segundo ou terceiro nível, ou extraordinária.

94. O §4º estabelece que as medidas mencionadas no §3º, ou seja, medidas preventivas, cautelares ou sancionatórias, serão aplicadas após a realização de ação de fiscalização em segundo ou terceiro nível ou de fiscalização extraordinária. Isso revela que a aplicação dessas medidas será precedida de um processo de avaliação mais aprofundado, normalmente conduzido em níveis superiores de fiscalização ou em situações excepcionais.

95. Essa abordagem é coerente com um processo regulatório que busca equilibrar a necessidade de garantir o cumprimento das obrigações pelas concessionárias com a garantia de um devido processo e oportunidade de defesa. A fiscalização em segundo e terceiro nível e a fiscalização extraordinária são geralmente mais abrangentes e aprofundadas, permitindo uma análise mais completa das inconformidades e uma avaliação mais precisa da gravidade da situação.

Subseção I

Fiscalização em Primeiro nível

Art. 15.

Art. 15. A ação de fiscalização em primeiro nível compreende:

I - coleta de dados e informações sobre obras obrigatórias, parâmetros de desempenho e gestão econômico-financeira;

II - análise dos achados; e

III - elaboração de manifestações técnicas sobre os itens mencionados no inciso I.

96. A ação de fiscalização em primeiro nível é um elemento crucial para a supervisão eficaz das concessões rodoviárias. A coleta abrange uma ampla gama de dados e informações, abordando não apenas aspectos técnicos de cumprimento das obrigações contratuais (como obras obrigatórias e parâmetros de desempenho), mas também aspectos financeiros. Nesse nível de fiscalização a ANTT busca uma visão holística do desempenho da concessão e permite a identificação de eventuais desvios em relação às obrigações contratuais e fornece informações para a tomada de decisões corretivas.

97. Neste ponto, é importante tratar da diferença entre dados e informações apontadas no artigo, pois embora esses conceitos estejam intimamente relacionados, têm significados diferentes. Dados são fatos brutos e elementos isolados que, por si só, não possuem um significado particular. Eles são frequentemente representados de forma quantitativa ou qualitativa. Exemplos de dados incluem números, palavras, símbolos, códigos, registros ou qualquer tipo de observação. Os dados são o ponto de partida, mas podem não ter contexto ou significado em si. Já as informações são dados organizados e processados de maneira a terem significado ou utilidade. Quando os dados são processados, relacionados a outros dados ou contextualizados, eles se transformam em informações. As informações fornecem contexto, relevância e significado aos dados, tornando-os úteis para tomada de decisões, entendimento ou comunicação.

98. Quanto à "análise dos achados", trata-se de um processo de avaliação crítica dos resultados da fiscalização em primeiro nível, que auxilia a ANTT a tomar as medidas apropriadas para garantir o cumprimento das obrigações pela concessionária. Ela permite ao fiscal identificar padrões e tendências de comportamento da concessionária, bem como se capacitem para antecipar potenciais problemas ou áreas de risco, adotando medidas preventivas antes que inconformidades se tornem mais graves.
99. Outro ponto relevante para essa análise de achados é permitir que os fiscais fundamentem suas ações em informações concretas, aumentando a eficácia das intervenções e garantindo que os recursos sejam direcionados para as áreas de maior impacto, direcionando seus esforços para setores específicos que apresentam maior probabilidade de inconformidades, otimizando recursos e aumentando a eficiência do processo.
100. Por fim, salienta-se que análise contínua de dados possibilita um ciclo de melhoria contínua na fiscalização. Os resultados das análises apresentam avanços de processos, estratégias e regulamentações, criando um ciclo virtuoso de aperfeiçoamento.
101. A partir dessa análise o fiscal deverá emitir a sua manifestação técnica indicando se a fiscalização deverá prosseguir para os próximos níveis ou deverá ser arquivada.

§1º O primeiro nível de fiscalização será baseado na análise dos dados e informações produzidos pelos agentes listados no §1º do art. 3º, sem prejuízo de outros que possam ser acessados pela ANTT.

102. O primeiro nível de fiscalização envolve a recepção, o tratamento, a análise de dados e a elaboração de manifestações técnicas referentes a informações provenientes dos diferentes atores envolvidos. Exemplos de fiscalização em primeiro nível são a recepção e a análise de documentação encaminhada pela concessionária relacionada ao avanço de obras obrigatórias e a análise de dados derivados dos serviços operacionais ou de monitoração, estejam elas vinculadas processos administrativos ou a sistemas definidos pela ANTT.
103. O §1º esclarece que os dados e informações utilizados no primeiro nível de fiscalização são aqueles produzidos pelos agentes listados no §1º do art. 3º, que inclui

a concessionária, o verificador contratado pela concessionária, a empresa de supervisão, a empresa de monitoração contratada pela concessionária, o auditor independente (quando aplicável) e os agentes de fiscalização. Além disso, o regulador pode acessar outros dados e informações relevantes para a fiscalização.

104. A coleta de dados provenientes de diversas fontes permite uma análise abrangente e detalhada do cumprimento das obrigações contratuais pelas concessionárias, contribuindo para a eficácia da fiscalização e a conformidade com as regras regulatórias.

105. A expressão "sem prejuízo de outros acessados pela ANTT" indica que, além dos dados e informações originados dos agentes explicitamente listados no regulamento, a ANTT pode acessar informações adicionais que sejam pertinentes à fiscalização em primeiro nível. Isso confere flexibilidade à agência reguladora para obter todas as informações necessárias para avaliar o cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias por parte da concessionária.

§2º A coleta de dados e informações deverá ocorrer durante todo o ano- concessão, em caráter abrangente ou de forma restrita, conforme o planejamento estabelecido.

106. A flexibilidade para coletar dados de forma restrita ou restrita, conforme necessário, permite que uma agência reguladora se adapte às necessidades específicas de fiscalização. Por exemplo, pode ser necessário focar em determinadas categorias de obras ou em intervalos de serviço em momentos específicos, possibilitando focar no que for sempre mais relevante.

107. Note-se que a disposição menciona a possibilidade de amostragem, o que pode ser uma abordagem eficiente para a fiscalização, especialmente em sistemas rodoviários extensos. Uma amostragem permite obter uma visão representativa do desempenho das concessões.

108. A expressão "conforme planejamento estabelecido" indica que a coleta de dados e informações durante o ano-concessão não será aleatória, mas sim direcionada e estruturada de acordo com um plano pré-estabelecido. O que revela que a ANTT seguirá um planejamento estratégico e criterioso para definir quais aspectos, obrigações ou áreas da concessão serão fiscalizados em um determinado período.

§3º A Superintendência competente poderá coletar dados e informações adicionais para atender a demandas específicas.

109. A possibilidade de obter dados e informações adicionais para atender às demandas específicas da Superintendência competente é uma disposição que confere flexibilidade e agilidade ao processo de fiscalização das concessões rodoviárias, o que é essencial para lidar com situações específicas que podem surgir cotidianamente. Isso permite que a agência reguladora atue prontamente para abordar questões emergentes, que requerem a coleta imediata de dados, promovendo resposta eficaz a tais exigências e contribuindo para a manutenção da conformidade e da qualidade dos serviços.

§4º Os dados e informações coletados serão avaliados e classificados com base em critérios de significância, representatividade, criticidade e classe das concessionárias, definidos em ato específico.

110. O §4º estabelece que os dados e informações coletados durante a fiscalização devem ser avaliados e classificados segundo critérios como significância, representatividade, criticidade e classe das concessionárias, definidos por ato específico. Essa abordagem busca priorizar a análise das informações mais relevantes, otimizando os recursos da fiscalização e focando em áreas críticas da concessão.

111. Essa classificação permite que a ANTT concentre seus esforços e recursos nas áreas mais críticas e nas concessionárias que apresentem maior risco regulatório, em consonância com os preceitos da regulação responsiva.

Art. 16.

Art. 16. Após classificação dos dados será realizada a análise dos achados e elaboração das manifestações técnicas.

112. O artigo representa a fase em que os resultados da fiscalização serão transformados em manifestações técnicas formais. Essas manifestações são um dos

principais instrumentos de supervisão regulatória, pois documentam as constatações e diretrizes para garantir o cumprimento das obrigações contratuais e a qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias.

§1º Se as manifestações técnicas indicarem conformidade na execução das obras obrigatórias, dos parâmetros de desempenho ou a regularidade econômico-financeira, as obrigações serão consideradas cumpridas e os processos administrativos serão arquivados.

113. A possibilidade de arquivar os casos em que os fatos verificados que estejam em conformidade com os requisitos contratuais poderá permitir que os fiscais direcionem sua atenção para situações mais críticas e que exijam intervenção imediata. Isso garante que a fiscalização seja direcionada para onde for mais necessária, direcionando os recursos e esforços para casos que exigem intervenção mais aprofundada ou para situações mais críticas.

114. A OCDE enfatiza a importância de não importar encargos desnecessários às empresas e de permitir que se concentrem em áreas onde há problemas reais. Isso também contribui para a eficiência da fiscalização e clareza de que os processos serão arquivados quando a conformidade for comprovada, podendo ser um incentivo para que as empresas mantenham seus empreendimentos em conformidade com os padrões estabelecidos.

115. Por fim, é possível destacar que a regra de arquivamento em casos de conformidade contribui para a desburocratização dos procedimentos administrativos, simplificando o fluxo de trabalho, tornando-o mais ágil e menos oneroso para todas as partes envolvidas.

§2º Em caso de indícios de inconformidade ou necessidade de obtenção de informações complementares, o processo administrativo dará prosseguimento da fiscalização em segundo nível.

116. Em conformidade com os princípios da OCDE, a fiscalização em múltiplos níveis tem a finalidade de garantir um sistema regulatório eficaz e eficiente. O primeiro nível

de fiscalização, que coleta dados iniciais e informações gerais, pode identificar indícios de inconformidade. Quando essa situação é observada, é fundamental que a fiscalização prossiga para um nível mais aprofundado.

117. Essa abordagem em múltiplos níveis reflete o princípio da proporcionalidade, recomendado pela OCDE, no qual a intensidade da fiscalização é ajustada com base nos riscos identificados. À medida que evidências de inconformidade se acumulam ou quando informações adicionais são necessárias para uma avaliação precisa, a fiscalização em níveis subsequentes, como o segundo nível, se torna uma medida adequada.

Subseção II

Fiscalização em Segundo Nível

Art. 17.

Art. 17. A ação de fiscalização em segundo nível ocorrerá em caso evidências de inconformidade ou necessidade de obtenção de informações complementares observadas na ação de fiscalização em primeiro nível.

118. A ação de fiscalização em segundo nível se baseará na observação de evidências de inconformidade ou na identificação de lacunas de informações no estágio inicial da fiscalização em primeiro nível. Ela permite uma investigação mais aprofundada e focada nas áreas ou aspectos em que há dúvidas ou problemas evidentes.
119. A partir do kit de ferramentas da OCDE, essa prática está de acordo com os princípios de adaptabilidade, onde a intensidade da regulamentação e fiscalização deve ser proporcional aos riscos identificados. Além disso, promove a responsividade, que é a capacidade de ajustar a fiscalização de acordo com as condições e informações mais recentes.
120. Exemplos de fiscalização em segundo nível são a confecção de ofício à empresa concessionária com questionamentos, as reuniões mensais para discussão do resultado do avanço de obras obrigatórias ou a confecção de documentação que exija

a explicação quanto a dados de atendimento relacionado a um parâmetro definido em contrato, estejam eles vinculados a processos administrativos ou a sistemas definidos pela ANTT.

§1º Em vistas do disposto no caput, o agente de fiscalização solicitará esclarecimentos ou informações complementares à concessionária.

121. O parágrafo 1º prevê uma etapa importante no processo de fiscalização em segundo nível. Ele estabelece que, diante de evidências de inconformidades ou da necessidade de informações adicionais observadas na ação de fiscalização em primeiro nível, o agente de fiscalização solicitará esclarecimentos ou informações complementares à concessionária.
122. No contexto da OCDE, essa abordagem se alinha com princípios de transparência e responsividade. A solicitação de esclarecimentos adicionais permite que a concessionária forneça informações adicionais e justificativas para eventuais inconformidades, promovendo um diálogo construtivo entre as partes.
123. Além disso, essa etapa prévia à fiscalização em segundo nível pode ajudar a evitar litígios desnecessários, uma vez que proporciona à concessionária a oportunidade de esclarecer dúvidas ou resolver possíveis problemas antes que a fiscalização mais aprofundada seja iniciada. Além do que, nessa etapa, ao tomar conhecimento do que a Agência está analisando, a concessionária poderá aumentar seus esforços para conformidade.

§2º A Concessionária poderá estar sujeita a medidas preventivas se seus esclarecimentos ou informações complementares forem reputados insuficientes ou apresentados fora do prazo.

124. O §2º visa garantir que a concessionária atue de forma proativa e eficaz ao responder às demandas de fiscalização, evitando atrasos ou informações incompletas que possam comprometer o acompanhamento regulatório.

125. A possibilidade de imposição de medidas preventivas visa garantir que a concessionária forneça rapidamente as informações necessárias e aja com precisão no saneamento de inconformidades.
126. Em suma, o §2º reforça a necessidade de colaboração imediata da concessionária no processo fiscalizatório, utilizando medidas preventivas como instrumento para mitigar eventuais riscos quando há lacunas nas informações fornecidas ou quando estas são entregues fora dos prazos estipulados.

§3º O agente de fiscalização deverá tomar medidas sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta deixar de prestar os esclarecimentos ou informações complementares ou não demonstrar saneamento da inconformidade.

127. O §3º estabelece que o agente de fiscalização deverá adotar medidas sancionatórias caso a concessionária não forneça os esclarecimentos ou informações complementares solicitadas ou não demonstre ter corrigido as inconformidades identificadas.
128. Esse dispositivo é importante porque responsabiliza a concessionária pelo cumprimento de suas obrigações contratuais, garantindo que a fiscalização tenha mecanismos para exigir o atendimento das demandas. Além disso, ele cria uma consequência direta para a falta de cooperação ou inércia da concessionária, assegurando a efetividade da fiscalização e proteção do interesse público.
129. As medidas previstas nos §§2º e 3º são importantes para garantir que as concessionárias cumpram suas obrigações contratuais e regulatórias, o que está alinhado com os princípios de responsabilidade e *accountability* da OCDE.

§4º O processo administrativo deverá ser arquivado em relação as inconformidades corrigidas em segundo nível.

130. O §4º estabelece que o processo administrativo deve ser arquivado em relação às inconformidades corrigidas no segundo nível. Essa prática reconhece a importância de recompensar a correção de problemas e evitar ações punitivas desnecessárias quando as inconformidades são devidamente tratadas.

Subseção III

Fiscalização em Terceiro Nível

Art. 18.

Art. 18. A ação de fiscalização em terceiro nível será realizada para:

I - averiguar elementos que só podem ser verificados em campo;

II – inspecionar obras obrigatórias, após o término do ciclo de fiscalização; e

III – receber as obras obrigatórias, após a concessionária informar o seu término, nos termos da resolução específica.

131. O artigo trata da fiscalização em terceiro nível e suas finalidades. O primeiro deles é a averiguação de elementos somente passíveis de verificação em campo, que se restringem aos parâmetros de desempenho de conservação. Esses elementos referem-se a aspectos que só podem ser avaliados no campo, ou seja, *in loco*, por meio de inspeção física ou observação direta. Alguns aspectos podem não ser verificáveis por meio de análises documentais ou processos de auditoria, tornando necessária a investigação no local.

132. O segundo inciso trata de vistoria de obras obrigatórias, após o término do ciclo de fiscalização: após o ciclo de fiscalização, que inclui ações de primeiro e segundo níveis, pode ser necessário realizar uma vistoria no local das obras obrigatórias. Isso é importante para verificar se as obras foram concluídas de acordo com o escopo e cronograma estipulados no contrato de concessão.

133. Por último, o inciso III trata do recebimento de obras obrigatórias. Esta ação de fiscalização é realizada quando a concessionária informa que concluiu determinadas obras que eram obrigatórias de acordo com os termos do contrato ou regulamentação. A fiscalização em terceiro nível é responsável por receber e verificar essas obras para garantir que tenham sido concluídas de acordo com os padrões estabelecidos.

§1º Excepcionalmente, o plano anual de fiscalização poderá incluir ações de fiscalização em terceiro nível para verificar amostralmente as informações obtidas nos primeiros níveis de fiscalização.

134. A realização de ações de fiscalização em terceiro nível, mesmo que de forma amostral, para verificar a fidedignidade das informações obtidas nas ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis, permite uma verificação mais profunda da conformidade e da precisão das informações fornecidas pelas empresas reguladas ou concessionárias.

135. Nesse contexto, a fiscalização em terceiro nível amostral pode ser aplicada em casos excepcionais nos quais existam preocupações ou indícios de que as informações fornecidas nas fases anteriores de fiscalização possam não ser completamente precisas ou confiáveis. A amostragem envolve a seleção de uma parte representativa das informações ou atividades para serem verificadas em detalhes.

§2º A fiscalização de elementos que só podem ser verificados em campo não depende da realização prévia de ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis, mas deverá constar do plano anual de fiscalização.

136. Embora as ações de fiscalização em primeiro e segundo nível possam se concentrar em dados e informações coletados remotamente ou com base em documentação, a fiscalização de elementos que exigem presença física para verificação direta, como inspeções de campo, pode ser realizada independentemente dessas etapas anteriores.

137. A inclusão no plano anual de fiscalização garante que essas verificações em campo sejam programadas e executadas de acordo com um cronograma e critérios específicos, garantindo a abrangência e a eficácia do processo de fiscalização.

Art. 19.

Art. 19. A ação de fiscalização em terceiro nível ocorrerá conforme plano anual de fiscalização, com quantitativo e intervalo temporal determinados para o ano-fiscalização.

138. O artigo prevê que a fiscalização de terceiro nível ocorrerá conforme plano anual de fiscalização, que determinará a periodicidade e o intervalo temporal para ano-fiscalização. Essa abordagem demonstra a importância de uma fiscalização planejada e proporcional, evitando excessos e garantindo que os recursos sejam direcionados de forma eficaz, o que está alinhado com o princípio da eficiência regulatória da OCDE.

§1º A critério da Superintendência competente, a ação de fiscalização em terceiro nível referente a parâmetro de desempenho poderá ser dispensada para concessionárias de classe A ou B, exceto no caso averiguação de elementos que só possam ser verificados em campo;

139. O parágrafo menciona que a fiscalização em terceiro nível relacionada a parâmetros de desempenho pode ser dispensada para as concessionárias que demonstraram um alto nível de desempenho, classificadas como A ou B, exceto quando a verificação de certos elementos exigirem inspeção em campo. Esse dispositivo visa flexibilizar o processo de fiscalização, reconhecendo o histórico positivo e o nível de conformidade dessas concessionárias, o que reduz a necessidade de intervenções mais frequentes. No entanto, ao manter a obrigatoriedade de verificação em campo para determinados aspectos, ele assegura que fatores críticos de desempenho não sejam negligenciados, mesmo para as concessionárias com melhor classificação.

140. Essa abordagem visa otimizar o uso de recursos de fiscalização, concentrando-se nas áreas onde há maior necessidade de monitoramento e supervisão. Concessionárias que atingiram consistentemente altos padrões de desempenho podem, assim, ser reconhecidas com uma redução na carga de fiscalização, promovendo um ambiente regulatório mais eficiente e direcionado para áreas de

maior risco ou preocupação. Além disso, isso pode incentivar as concessionárias a manterem altos padrões de desempenho, sabendo que podem se beneficiar de uma redução na fiscalização, economizando tempo e recursos.

§2º A concessionária deverá ser informada, com pelo menos dez dias de antecedência, quanto às possíveis datas e ao escopo da ação de fiscalização em terceiro nível.

141. O §2º estabelece que a concessionária deve ser informada com pelo menos 10 dias de antecedência quanto às datas e ao escopo da ação de fiscalização de terceiro nível. Esse parágrafo se alinha às melhores práticas regulatórias, pois abre-se espaço para uma abordagem mais cooperativa e colaborativa entre a agência e as concessionárias. Essa prática pode reduzir potenciais conflitos jurídicos decorrentes de denúncias de surpresa ou falta de tempo hábil para preparação por parte da concessionária, além de dar a concessionária a oportunidade de corrigir eventuais inconformidades antes da fiscalização em terceiro nível, o que pode ser benéfico para todas as partes. Por fim, destaca-se que esse parágrafo está em consonância com os princípios da boa administração pública, promovendo uma abordagem transparente, previsível e colaborativa na relação entre a agência e as concessionárias.

§3º Até quinze dias após a conclusão do intervalo temporal relacionado à ação de fiscalização de terceiro nível será emitida manifestação técnica, conforme o escopo da fiscalização.

142. O §3º do caput estabelece o procedimento após a realização de uma ação de fiscalização em terceiro nível. Após a conclusão dessa ação, é emitida uma manifestação técnica que inclui informações sobre prazos e encaminhamentos. A manifestação técnica detalhará os resultados da fiscalização e indicará quais ações ou providências devem ser tomadas com base nas constatações da fiscalização. Esses encaminhamentos podem variar dependendo escopo da fiscalização, seja na infraestrutura ou na gestão econômico-financeira, e servirão como base para orientar a concessionária nas correções ou melhorias necessárias em seu desempenho. Esse

documento deve indicar se a ação de fiscalização pode ser concluída ou se precisam ser tomadas medidas preventivas ou sancionatórias.

§4º O agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.

143. O parágrafo estabelece que, durante a ação de fiscalização em terceiro nível, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, dependendo da classificação da concessionária, se esta não demonstrar o saneamento das inconformidades identificadas.

144. Ele reforça a importância da fiscalização em terceiro nível, onde medidas são aplicadas com base nas irregularidades identificadas e na gravidade das situações, garantindo a conformidade e a integridade das concessões rodoviárias. A aplicação dessas medidas é condicionada à resposta da concessionária no que diz respeito ao saneamento das inconformidades, sendo mais rigorosa para aquelas concessionárias que não demonstram cumprir as obrigações contratuais e regulatórias.

§5º A constatação de eventual inconformidade não contemplada no aviso prévio tratado no caput não implicará nulidade da ação de fiscalização e dos instrumentos regulatórios adotados pelo agente de fiscalização.

145. O parágrafo esclarece que a constatação de eventuais inconformidades não contempladas no aviso prévio da ação de fiscalização informada não implicará na nulidade da ação de fiscalização. Essa disposição evita que questões não previstas sejam desconsideradas, garantindo a efetividade da fiscalização.

Seção II

Fiscalização extraordinária

Art. 20.

Art. 20. A ANTT poderá, a qualquer tempo, mediante aviso prévio, realizar fiscalizações extraordinárias, quando forem identificados indícios de inconformidade que cause impactos imediatos aos usuários nas áreas de infraestrutura, serviços ou econômico-financeira.

146. O art. 20 estabelece que a ANTT pode realizar fiscalizações extraordinárias a qualquer momento, desde que haja indícios de inconformidade que causem impactos imediatos aos usuários, seja na infraestrutura, nos serviços ou na área econômico-financeira.

147. Esse dispositivo reforça o papel da ANTT como órgão regulador que atua de forma proativa, garantindo a proteção dos usuários e a manutenção adequada dos serviços concedidos. A exigência de aviso prévio proporciona transparência, mas não limita a rapidez na resposta da agência quando necessário.

§1º A fiscalização extraordinária poderá ser realizada por meio de:

I - inspeção *in loco*; ou

II - levantamento de informações junto a concessionária; e

148. O §1º lista os métodos pelos quais a fiscalização extraordinária pode ser conduzida, incluindo inspeção no local, levantamento de informações junto à concessionária, verificadores e supervisores, bem como a coleta de informações junto a usuários e moradores lindeiros. Isso demonstra a flexibilidade da ANTT na escolha da abordagem mais apropriada.

§2º A fiscalização extraordinária poderá utilizar qualquer forma válida de inspeção e qualquer fonte de dados ou informações necessárias para apurar o evento ou conduta que a motivou.

149. O §2º destaca que a fiscalização extraordinária pode abranger qualquer fonte de dados ou informações necessárias para apuração do evento ou conduta que motivou a ação. Isso permite que a ANTT obtenha uma visão abrangente da situação e tome medidas adequadas.

150. Nesse sentido, a fiscalização extraordinária pode ser realizada por meio de uma inspeção direta em segmento rodoviário, ou por levantamento de informações diretamente com a concessionária em centros de controle operacionais ou em praças de pedágio.

§3º As informações coletadas para fins de fiscalização extraordinária devem ser submetidas e processadas no sistema indicado pela ANTT, nos termos do Capítulo I, resguardando-se os casos sigilosos dispostos na legislação específica.

151. O §3º estabelece a necessidade de submissão e processamento das informações coletadas em um sistema indicado pela ANTT. Isso garante a transparência e a rastreabilidade das informações, permitindo que as partes envolvidas acompanhem o processo.

152. Além disso, o parágrafo ressalta que os casos sigilosos serão resguardados, conforme a previsão legal. Isso indica que existem certas informações que são consideradas confidenciais e que são protegidas por lei. Essas informações não serão divulgadas ou compartilhadas de maneira inadequada, garantindo a privacidade e a segurança das informações confidenciais.

§4º Após a ação de fiscalização extraordinária será emitida manifestação técnica, conforme o escopo da fiscalização.

153. O parágrafo 4º estabelece que após a realização de uma fiscalização extraordinária, será emitida uma manifestação técnica. Esta manifestação técnica inclui prazos e

encaminhamentos específicos que dependem do escopo da fiscalização, que pode ser relacionada à infraestrutura e serviços ou à gestão econômico-financeira.

§5º Caso constatado o não saneamento das inconformidades, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme o caso.

154. O agente de fiscalização deverá adotar medidas, sejam preventivas ou sancionatórias, com base na classificação da concessionária, quando esta não resolver as inconformidades identificadas durante uma fiscalização extraordinária. Essas medidas têm como objetivo garantir o cumprimento das obrigações e a regularidade do serviço prestado.

§6º A constatação de eventual inconformidade não contemplada no aviso prévio tratado no caput não implicará nulidade da ação de fiscalização e dos instrumentos regulatórios adotados pelo agente de fiscalização.

155. O §6º esclarece que a constatação de eventuais inconformidades não contempladas no aviso prévio não implicará a nulidade da ação de fiscalização. Isso é importante para evitar que situações urgentes e imprevistas não sejam tratadas pela ANTT.

Seção III

Fiscalização de obras obrigatórias

Art. 21.

Art. 21. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada pela unidade competente, com o objetivo de acompanhar o avanço físico das obras previstas para o período correspondente.

156. O artigo enfatiza a importância da fiscalização de obras obrigatórias para garantir o cumprimento dos prazos e a qualidade das infraestruturas rodoviárias. Essa abordagem visa assegurar que as concessionárias cumpram integralmente suas obrigações contratuais relacionadas às obras.
157. O caput do artigo determina que a fiscalização de obras obrigatórias tem como finalidade o acompanhamento do avanço físico dessas obras no período determinado. Isso é fundamental para garantir que as obras sejam executadas de acordo com os prazos estabelecidos no contrato de concessão.

Art. 22.

Art. 22. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada em ciclos anuais, coincidentes com o ano-concessão, e será baseada na comparação entre a execução anual verificada e o escopo e cronograma das obrigações previstas no contrato de concessão.

158. O artigo estabelece que a fiscalização das obras obrigatórias deve ser conduzida anualmente, alinhada com o ciclo do ano-concessão, comparando a execução real das obras com o escopo e cronograma definidos no contrato de concessão.
159. A comparação entre o planejamento e a execução anual é uma prática comum em processos de fiscalização. Ela ajuda a garantir o cumprimento das obrigações contratuais e a manutenção da qualidade dos serviços rodoviários.
160. Essa abordagem permite que a ANTT avalie de forma sistemática se a concessionária está seguindo o cronograma e realizando as obras obrigatórias de acordo com os termos do contrato. Caso haja desvios, como atrasos ou modificações não autorizadas, a fiscalização pode identificar essas inconformidades e tomar as medidas necessárias.

§1º A fiscalização de obras obrigatórias deverá incluir também aquelas provenientes de inexecuções de obrigações vencidas em ciclos anuais anteriores.

161. O §1º visa assegurar que a fiscalização anual deve incluir também as obrigações que não foram cumpridas em ciclos anteriores. Isso garante uma continuidade na

fiscalização e responsabilidade sobre todas as obrigações pendentes, prevenindo que falhas passadas sejam negligenciadas.

§2º Sem prejuízo das penalidades e demais mecanismos regulatórios aplicáveis, a ocorrência de inexecuções relacionadas à obra obrigatória não impede sua liberação para tráfego e fruição pelos usuários, desde que não haja risco à segurança viária.

162. O §2º estabelece que, mesmo havendo inexecuções relacionadas a obras obrigatórias, essas obras podem ser liberadas para o tráfego e uso pelos usuários, desde que não representem riscos à segurança viária. Essa disposição busca equilibrar a necessidade de conclusão completa das obras com a urgência de disponibilizar a infraestrutura para o público, garantindo que eventuais atrasos ou falhas não prejudiquem o uso da rodovia, desde que os padrões mínimos de segurança sejam mantidos.

Art. 23.

Art. 23. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os informes mensais para elaboração da manifestação técnica anual.

163. O primeiro nível de fiscalização envolve a análise dos informes mensais para a elaboração da manifestação técnica anual, ou seja, ao longo do ano, a ANTT coleta dados e informações regularmente, geralmente mensalmente, para acompanhar o desempenho e as atividades das concessionárias de rodovias.

164. Esses informes mensais são apresentados pelas verificadoras ou supervisoras servem como base para a avaliação do cumprimento das obrigações contratuais. A partir dessas informações, a ANTT elabora uma manifestação técnica anual que avalia o desempenho das concessionárias ao longo do ano-concessão. Esse processo permite que os fiscais monitorem de perto as atividades das concessionárias e tome medidas preventivas ou sancionatórias, se necessário. Além disso, a análise dos informes mensais e a elaboração da manifestação técnica anual contribuem para a transparência e prestação de contas das concessionárias perante a agência reguladora e o público em geral.

§1º A manifestação técnica sobre a execução anual de obras obrigatórias será emitida pelo agente de fiscalização em até trinta e cinco dias após a expedição do último relatório do verificador ou da concessionária sobre obras obrigatórias relativo ao ano-concessão.

165. O §1º busca estabelecer procedimentos claros e transparentes para avaliar e lidar com a inexecução de obras obrigatórias em concessões rodoviárias, promovendo a eficiência regulatória, a transparência.

166. O dispositivo estabelece um prazo de até 35 dias após a expedição do último relatório do verificador ou da concessionária sobre obras obrigatórias para a emissão da manifestação técnica. Esse prazo é importante para garantir que a avaliação da execução das obras seja realizada de forma oportuna, promovendo a *accountability* e o cumprimento das obrigações contratuais.

§2º A manifestação técnica de que trata o *caput* conterá:

I - o percentual de execução e de inexecução das obras obrigatórias exigíveis no respectivo ano-concessão, incluindo as inexecuções de obrigações vencidas;

II - a referência aos termos de encerramento de obra obrigatória lavrados no ano-concessão, com indicação da data de conclusão de obra obrigatória:

a) que implique acréscimo tarifário em razão de recomposição do equilíbrio por fases ou pela execução de obra de estoque de melhorias autorizada pela Diretoria;

b) que implique reclassificação tarifária condicionada prevista no contrato de concessão; e

c) para a qual estava em curso contagem de multa moratória.

167. O parágrafo detalha os elementos que devem constar na manifestação técnica, incluindo o percentual de execução e inexecução das obras, o valor da inexecução financeira, entre outros. Isso garante que a manifestação seja abrangente e forneça informações claras sobre o estado das obras obrigatórias. Esse tipo de transparência é fundamental para o controle regulatório eficaz.

§3º Para fins do disposto no §3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a lavratura da manifestação técnica de que trata o caput, implica concessão de prazo até o término do ano-concessão subsequente, e assim sucessivamente, se determinado pela ANTT, para que a concessionária execute as obras obrigatórias inexecutadas, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios.

168. O dispositivo descreve um procedimento no qual, após a lavratura de uma manifestação técnica indicando inexecuções de obras obrigatórias, a concessionária recebe um prazo adicional até o término do ano-concessão subsequente para corrigir essas inexecuções. Isso não a isenta de possíveis penalidades ou outros instrumentos regulatórios. O objetivo é dar à concessionária uma chance de resolver problemas antes de iniciar o processo de caducidade, que pode resultar na revogação da concessão.

169. A critério da ANTT, esse prazo poderá ser prorrogado.

§4º Sendo necessária ação de terceiro nível, o prazo poderá ser prorrogado por dez dias.

170. O §4º do art. 23 prevê uma prorrogação de prazo de até dez dias, caso seja necessária uma ação de fiscalização de terceiro nível. Esse dispositivo demonstra a flexibilidade no processo de fiscalização, especialmente quando a fiscalização exige uma análise mais profunda e detalhada. A previsão de prorrogação busca garantir a precisão e a completude da fiscalização, sem comprometer a qualidade da análise, assegurando que todas as etapas sejam concluídas de forma adequada.

Art. 24.

Art. 24. Durante o ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização em primeiro nível.

171. O artigo estabelece que, durante o ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, pelo menos uma ação de fiscalização em primeiro nível será conduzida pelo agente de fiscalização. Essa ação é crucial para monitorar e avaliar o cumprimento das

obrigações relacionadas às obras obrigatórias por parte da concessionária, garantindo o cumprimento dos termos do contrato de concessão e a qualidade dos serviços prestados aos usuários das rodovias concedidas.

§1º Durante o ciclo de fiscalização, o agente de fiscalização realizará a ação de fiscalização em terceiro nível.

172. O §1º estabelece que, durante o ciclo de fiscalização, o agente de fiscalização realizará uma ação de fiscalização em terceiro nível. Isto é, após a conclusão das ações de fiscalização em 1º e 2º níveis, o agente de fiscalização fará uma visita presencial ao local das obras ou serviços para verificar diretamente sua situação.

173. Essa ação de fiscalização *in loco* é essencial para confirmar os achados e as informações coletadas durante os níveis anteriores de fiscalização. Permite ao agente de fiscalização observar o andamento das obras, a qualidade dos serviços realizados e verificar se as concessionárias estão cumprindo efetivamente as obrigações contratuais estabelecidas.

§2º O plano anual de fiscalização poderá prever a realização de múltiplas ações de fiscalização em terceiro nível durante cada ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, especialmente quando estas apresentarem complexidade na solução de engenharia ou de relevante repercussão social.

174. Em situações em que as obras obrigatórias apresentam desafios técnicos significativos ou têm um impacto social relevante, o plano anual de fiscalização pode determinar a realização de mais de uma ação de fiscalização de terceiro nível em cada ciclo de fiscalização de obras obrigatórias. Isso visa garantir uma fiscalização mais detalhada e abrangente para obras que são consideradas críticas devido à sua complexidade ou importância.

175. Essa abordagem permite que a ANTT e os agentes de fiscalização se concentrem em garantir que obras particularmente desafiadoras ou com grande relevância para a sociedade estejam sendo executadas de acordo com os padrões estabelecidos no

contrato de concessão, contribuindo assim para a segurança e qualidade das rodovias concedidas.

Art. 25.

Art. 25. A concessionária será informada sobre a manifestação técnica referida no art. 23 e os documentos que a fundamentam, e terá a oportunidade de se manifestar, caso se identifique a necessidade de ação de fiscalização em segundo nível.

176. O artigo prevê que a concessionária seja informada sobre a manifestação técnica e os documentos que a subsidiaram, permitindo-lhe manifestar-se sobre o assunto. Isso demonstra respeito ao direito à defesa e ao contraditório, princípios fundamentais do devido processo legal.

§1º A concessionária poderá apresentar sua manifestação no prazo de quinze dias, prorrogável uma única vez por igual período, ou alternativamente, comprovar a correção do descumprimento de obrigação contratual identificado.

177. O §1º oferece à concessionária a oportunidade de se manifestar sobre a manifestação técnica identificada durante a fiscalização de primeiro nível, concedendo um prazo de 15 dias para isso, com a possibilidade de prorrogação por igual período. Alternativamente, a concessionária pode optar por comprovar a correção do descumprimento contratual apontado. Essa disposição assegura à concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa, além de permitir uma correção célere das obrigações, promovendo um equilíbrio entre a fiscalização da ANTT e a capacidade de resposta da concessionária.

§2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e, se necessário, elaborará uma manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente a adoção de medidas preventivas, no prazo de quinze dias.

178. Após a concessionária ter apresentado sua manifestação, a unidade competente responsável pela fiscalização irá avaliá-la. Após essa avaliação, a unidade competente, se necessário, encaminhará a manifestação técnica definitiva, juntamente com as observações da concessionária, à Superintendência competente em um prazo de 15 dias – nesse mesmo documento, a unidade competente sugerirá à Superintendência a adoção de medidas preventivas. Esta manifestação técnica definitiva será um documento importante para a tomada de decisões posteriores sobre a fiscalização em questão.

§3º Considerando o apurado que não puder ser corrigido com medidas preventivas, será realizada fiscalização em terceiro nível.

179. O parágrafo 3º estabelece que, se a fiscalização em segundo nível identificar problemas que não possam ser corrigidos por medidas preventivas ou correções de menor gravidade, será realizada uma fiscalização em terceiro nível. Essa fiscalização em terceiro nível envolve uma verificação presencial *in loco* das questões identificadas.

180. Essa etapa de fiscalização em terceiro nível é mais abrangente e detalhada, envolvendo uma inspeção física no local das obras ou atividades em questão, a fim de verificar de forma mais precisa e aprofundada o cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias pela concessionária. Isso permite uma avaliação mais precisa das inconformidades identificadas e a tomada de medidas adequadas para resolver os problemas de maneira eficaz.

Art. 26.

Art. 26. Na fiscalização de obras obrigatórias, poderá ser lavrado auto de infração para aplicação de multa moratória por obra obrigatória, na forma do Capítulo VII.

181. Na fiscalização de obras obrigatórias, se forem identificadas inconformidades ou descumprimentos de prazos, escopo ou parâmetros técnicos relacionados a essas obras, o agente de fiscalização tem o poder de lavrar um auto de infração para

aplicação de multa moratória à concessionária. Essa multa moratória é uma penalidade pecuniária que pode ser imposta à concessionária em decorrência do atraso ou não conformidade com as obrigações de execução de obras obrigatórias estabelecidas no contrato de concessão. A lavratura do auto de infração e a aplicação da multa moratória têm o objetivo de incentivar o cumprimento das obrigações contratuais por parte da concessionária e assegurar o devido cumprimento do contrato de concessão.

§1º Na fiscalização de obras obrigatórias, não serão lavrados:

I – termo de registro de ocorrência; e

II – auto de infração para aplicação de multa específica, exceto se constatada também a ocorrência de infração de outra natureza passível de aplicação de multa específica, na forma do Anexo III.

182. O parágrafo estabelece que, na fiscalização de obras obrigatórias, não serão lavrados alguns tipos de documentos específicos, como termos de registro de ocorrência e autos de infração para aplicação de multa específica. No entanto, essa regra possui uma exceção, pois esses documentos podem ser lavrados se, durante a fiscalização das obras obrigatórias, também for constatada a ocorrência de infração de outra natureza que seja passível de aplicação de multa específica, conforme as disposições do Anexo III.

183. O que é a mesma coisa de se afirmar que, se além dos problemas relacionados às obras obrigatórias, se a fiscalização identificar infrações de outra natureza que mereçam uma penalização específica, então esses documentos poderão ser emitidos e as respectivas penalidades aplicadas.

§2º As informações de que tratam os arts. 23 e 27 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, sem prejuízo da aplicação do Fator D, quando for o caso.

184. O §2º estabelece que as informações mencionadas nos arts. 23 e 27 serão levadas em consideração durante a revisão para a recomposição do equilíbrio econômico-

financeiro do contrato de concessão. Isso implica que os dados coletados e analisados pela fiscalização, referentes tanto à execução das obras obrigatórias quanto às demais obrigações contratuais, servirão como base para avaliar se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato foi afetado.

185. Além disso, o parágrafo ressalta que a aplicação do Fator D poderá ser considerada quando aplicável, garantindo que eventuais desequilíbrios sejam corrigidos de maneira justa e conforme os parâmetros regulatórios.

§3º A inexecução indicada na forma dos incisos I e II do §2º do art. 25 deverá ser contemplada no planejamento anual da concessionária do ano-concessão subsequente.

186. A inexecução indicada na manifestação técnica deve ser contemplada no planejamento anual da concessionária do ano subsequente. Isso assegura que as ações corretivas sejam planejadas e implementadas, contribuindo para o cumprimento das obrigações contratuais.

§4º O disposto nos §§2º e 3º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.

187. O parágrafo estabelece que as disposições dos parágrafos 2º e 3º se aplicam independentemente de aplicação de medidas preventivas ou sancionatórias. Isso diz que as medidas para revisar o equilíbrio econômico-financeiro e corrigir problemas de execução podem ser tomadas mesmo se houver outras ações em andamento. É uma maneira de garantir que o equilíbrio do contrato seja protegido e que as questões de inexecução sejam abordadas de maneira proativa.

Art. 27.

Art. 27. Após o recebimento de obra obrigatória, a unidade competente lavrará um termo de encerramento de obra, conforme disciplinado em ato específico.

188. O termo de encerramento de obra é um documento emitido após a realização de uma fiscalização em terceiro nível para recebimento de obras obrigatórias. Esse termo

será lavrado pela unidade competente, de acordo com o disposto em ato específico que regulamente esse procedimento.

189. Essa etapa é fundamental para garantir que as obras sejam entregues de acordo com os padrões de qualidade e segurança estabelecidos, beneficiando os usuários e a sociedade em geral.

Seção IV

Fiscalização de parâmetros de desempenho

Art. 28.

Art. 28. A fiscalização dos parâmetros de desempenho será realizada com o objetivo de aferir o cumprimento dos parâmetros de desempenho definidos em contrato e em regulamento, que incluem:

I - parâmetros de manutenção da infraestrutura;

II - parâmetros de conservação da infraestrutura; e

III - serviços operacionais.

190. O art. 28 trata da fiscalização dos parâmetros de desempenho, que visa garantir que a concessionária cumpra as obrigações relacionadas à manutenção, conservação e operação dos serviços estabelecidos no contrato e nas regulamentações. Ele especifica três áreas principais de avaliação: a) parâmetros de manutenção da infraestrutura, que se refere à manutenção regular e adequada de rodovias, pontes, viadutos e outros elementos, assegurando sua funcionalidade e segurança ao longo do tempo; b) parâmetros de conservação da infraestrutura, que se relaciona à preservação da infraestrutura, garantindo que ela se mantenha em boas condições de uso e não se deteriore, evitando, assim, maiores custos de reparo ou risco para os usuários; e c) serviços operacionais, que diz respeito à qualidade dos serviços

prestados pela concessionária, como atendimento ao usuário, operação de pedágios, monitoramento do tráfego, entre outros.

191. Esse artigo é fundamental para assegurar que a concessionária esteja cumprindo suas responsabilidades ao longo da vigência do contrato, garantindo a qualidade e segurança da infraestrutura oferecida ao público. A fiscalização dos parâmetros de desempenho é crucial para proteger os usuários, evitando que eventuais falhas na manutenção ou operação resultem em riscos à segurança viária ou em prejuízos ao bom funcionamento dos serviços.

Art. 29.

Art. 29. A fiscalização dos parâmetros de desempenho será realizada mediante a comparação entre o estado da infraestrutura e dos serviços observados e as obrigações estipuladas no contrato de concessão, bem como no Regulamento das Concessões Rodoviárias.

192. O artigo destaca que a fiscalização de parâmetros de desempenho é realizada por meio da comparação entre o estado da infraestrutura e dos serviços observados, com as obrigações estabelecidas no contrato de concessão e no Regulamento das Concessões Rodoviárias. Isso reflete o princípio fundamental do direito administrativo de que os contratos devem ser cumpridos, e a fiscalização é um instrumento legal para garantir essa conformidade.
193. A comparação entre o estado da infraestrutura e dos serviços com as obrigações contratuais é um procedimento que está em conformidade com o princípio da legalidade, que exige que todas as ações da administração pública sejam estritamente de acordo com a lei. Isso assegura a consistência e a transparência no processo de fiscalização.
194. A comparação também se relaciona com a definição de padrões de qualidade e desempenho estabelecidos nos contratos de concessão. Esses padrões servem como referência objetiva para avaliar se a concessionária está cumprindo suas obrigações e fornecendo serviços de qualidade aos usuários. Ao enfatizar a comparação com as obrigações contratuais, o artigo reforça a responsabilidade da concessionária em

manter e operar a infraestrutura de acordo com os termos do contrato. A comparação mencionada no artigo também promove a transparência, pois permite que os resultados da fiscalização sejam claramente relacionados aos requisitos contratuais.

Art. 30.

Art. 30. No primeiro nível de fiscalização serão considerados:

- I - os informes anuais de manutenção da infraestrutura, emitidos em até sessenta dias após o término do ano-concessão, para elaboração da manifestação técnica anual; e**
- II - os informes periódicos de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais para elaboração das demais manifestações técnicas.**

195. O artigo estabelece as bases para o primeiro nível de fiscalização e define os elementos que serão considerados durante esse processo. O primeiro nível de fiscalização foca em coletar informações e dados para a elaboração de manifestações técnicas anuais.

- a) Informes anuais de manutenção da infraestrutura: esses informes são documentos que detalham as ações de manutenção realizadas na infraestrutura da concessão durante o ano. Eles são importantes para a avaliação da qualidade e da segurança da infraestrutura. As informações contidas nesses informes serão usadas na elaboração da manifestação técnica anual.
- b) Informes periódicos de conservação: esses informes se referem a relatórios regulares sobre a conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais. Eles fornecem atualizações sobre o estado da infraestrutura e as atividades de conservação realizadas ao longo do tempo. Esses informes também serão usados para elaborar as manifestações técnicas ao longo do ano.

196. O objetivo dessas práticas é manter um monitoramento constante das condições da infraestrutura e dos serviços operacionais, garantindo que eles estejam em conformidade com os requisitos contratuais e regulatórios. As manifestações técnicas resultantes desses informes são importantes para a tomada de decisões e para

assegurar que a concessão está sendo operada de acordo com os padrões estabelecidos.

§1º A manifestação técnica sobre parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura será emitida pelo agente de fiscalização em até sessenta dias após a expedição do relatório anual do verificador sobre os parâmetros de desempenho.

197. O parágrafo visa aprimorar a fiscalização e o cumprimento dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura em concessões rodoviárias, estabelecendo procedimentos claros e responsabilidades para as partes envolvidas, A exigência de emissão da manifestação técnica pelo agente de fiscalização em relação aos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura promove a transparência no processo de fiscalização. Isso permite que os resultados da fiscalização sejam documentados e comunicados de maneira clara às partes interessadas, incluindo a concessionária, os órgãos reguladores e o público.

§2º A manifestação técnica de que trata o §1º conterá o percentual de execução e de inexecução dos parâmetros de desempenho exigíveis no respectivo ano-concessão.

198. O parágrafo 2º estabelece que a manifestação técnica mencionada no parágrafo 1º deve conter informações detalhadas sobre o desempenho da concessionária durante o ano-concessão.

199. Essas informações são cruciais para avaliar o cumprimento das obrigações da concessionária e garantir que os parâmetros de desempenho estejam sendo atendidos de acordo com o contrato de concessão. Com base nesses percentuais, a ANTT pode tomar decisões e aplicar medidas corretivas, se necessário, para garantir o cumprimento das obrigações contratuais e manter a qualidade e a segurança dos serviços de concessão.

§3º A manifestação técnica sobre parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais será emitida pelo agente de fiscalização em

até trinta dias após apresentação dos dados e informações pelos responsáveis, listados no §1º, do art. 3º.

200. O §3º estabelece um prazo para a emissão da manifestação técnica referente aos parâmetros de desempenho relacionados à conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais.

201. O agente de fiscalização deverá emitir a manifestação técnica dentro de um prazo máximo de 30 dias após a apresentação dos dados e informações pelos responsáveis. Isso implica que a análise dos parâmetros de desempenho deve ser realizada de maneira eficiente e oportuna.

202. Essa abordagem ajuda a garantir que haja um acompanhamento regular e eficaz dos parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais. A manifestação técnica é um importante instrumento de monitoramento e avaliação do cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias pela concessionária, permitindo que a ANTT tome as medidas necessárias para manter a qualidade e a segurança dos serviços de concessão.

§4º Para fins do disposto no §3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995, a lavratura da manifestação técnica sobre a execução anual dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura implica na concessão de prazo até o término do ano-concessão subsequente, e sucessivamente, se determinado pela ANTT, para que a concessionária atenda aos parâmetros de desempenho inexecutados, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios.

203. O §4º estabelece que a lavratura da manifestação técnica sobre a execução anual dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura concede à concessionária um prazo até o término do ano-concessão subsequente, e sucessivamente, se determinado pela ANTT. Isso permite que a concessionária corrija os parâmetros de desempenho que não foram cumpridos, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios. Esse dispositivo visa garantir que a infraestrutura seja adequadamente mantida e operada conforme os padrões estabelecidos, promovendo a qualidade e a segurança dos serviços prestados aos usuários.

§5º As informações de que tratam os incisos I e II do *caput* serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

204. O §5º é importante porque reforça a relação entre a fiscalização do desempenho da concessionária e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O equilíbrio econômico-financeiro é um princípio fundamental nas concessões, pois garante que a concessionária receba a remuneração justa pelos serviços prestados e, ao mesmo tempo, que o público tenha acesso a uma infraestrutura e serviços adequados e de qualidade.

205. As informações coletadas sobre a manutenção, conservação e operação da infraestrutura são essenciais para determinar se o contrato precisa de ajustes financeiros, seja para compensar a concessionária por eventuais custos adicionais, seja para corrigir falhas na prestação do serviço que podem impactar a receita.

206. Esse mecanismo ajuda a garantir que tanto a concessionária quanto o Poder Concedente mantenham uma relação equilibrada, transparente e justa ao longo da concessão, assegurando que qualquer desvio significativo na execução dos serviços ou nos custos seja tratado de forma adequada e que as correções não resultem em prejuízos indevidos a nenhuma das partes.

§6º O disposto no §1º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.

207. O §6º reforça que a manifestação técnica sobre a execução dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura deve ocorrer de forma independente, mesmo que a concessionária já tenha sido submetida a medidas preventivas ou sanções. Isso significa que, mesmo diante de irregularidades ou descumprimentos, a avaliação técnica dos parâmetros de desempenho será realizada e formalizada, sem ser influenciada por eventuais penalidades aplicadas anteriormente.

208. O objetivo desse dispositivo é assegurar que o processo de fiscalização se mantenha objetivo e sistemático, cumprindo seu papel de avaliação contínua da qualidade dos serviços prestados pela concessionária. A adoção de sanções não

interfere no processo de análise técnica, garantindo que a apuração dos fatos e a correção de inconformidades ocorram de maneira paralela e coordenada.

Art. 31.

Art. 31. Durante o ciclo de fiscalização, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização de primeiro nível abrangendo a análise:

I – dos parâmetros de manutenção;

II – dos parâmetros de conservação; e

III – dos parâmetros de serviços operacionais determinados contratualmente.

209. O artigo determina que, durante o ciclo de fiscalização dos parâmetros de desempenho, o agente de fiscalização deve realizar pelo menos uma ação de fiscalização de primeiro nível, focada na manutenção e conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais. Esta disposição garante que haja uma verificação regular e sistemática das condições da infraestrutura e dos serviços prestados pela concessionária. A exigência de ao menos uma ação de fiscalização assegura que possíveis problemas sejam identificados e corrigidos prontamente, contribuindo para a manutenção de altos padrões de qualidade e segurança nas rodovias concedidas.

Art. 32.

Art. 32. À concessionária será dada ciência a respeito das manifestações técnicas de que trata o art. 30 e dos documentos que subsidiaram a sua elaboração, caso se identifique a necessidade de ação de fiscalização em segundo nível.

210. A notificação e a oportunidade de manifestação da concessionária são importantes para garantir o devido processo legal e o contraditório. Dessa forma, a concessionária pode revisar e responder à manifestação técnica, apresentando informações adicionais, argumentos ou esclarecimentos, caso considere necessário. Isso assegura um processo transparente e justo, onde as partes envolvidas têm a oportunidade de se expressar e defender seus interesses antes que quaisquer medidas sejam tomadas.

§1º A manifestação da concessionária deverá ocorrer no prazo improrrogável de quinze dias.

211. O parágrafo estabelece que a concessionária deve se manifestar em um prazo fixo de 15 dias, sem a possibilidade de prorrogação desse prazo. É o mesmo que afirmar que a concessionária tem um período específico para apresentar sua resposta ou esclarecimentos em relação à manifestação técnica emitida durante a fiscalização, o que contribui para a eficiência do processo.

§2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §1º e aplicará as medidas tratadas no art. 17, se necessário.

212. Esse trecho estabelece que a unidade competente, após receber a manifestação da concessionária em resposta à manifestação técnica emitida durante a fiscalização, irá avaliar e analisar as informações apresentadas pela concessionária. Com base nessa análise, a unidade poderá aplicar as medidas previstas no artigo 17 (preventivas, cautelares ou sancionatórias), se considerar que são necessárias em decorrência das informações fornecidas pela concessionária, ou seja, que a unidade terá a responsabilidade de avaliar as respostas da concessionária e tomar as ações apropriadas de acordo com as circunstâncias.

§3º Considerando o apurado que não puder ser corrigido com medidas preventivas, será realizada fiscalização em terceiro nível.

213. Nesse contexto, o parágrafo 3º estabelece que, caso as inconformidades apuradas na fiscalização não possam ser corrigidas por meio de medidas preventivas ou correções, será realizada uma fiscalização em terceiro nível. Isso implica que a fiscalização inicial em 1º e 2º níveis, que geralmente envolve a coleta de informações e análises documentais, não foi suficiente para resolver o problema, e uma fiscalização mais detalhada e presencial em terceiro nível é necessária para abordar as questões identificadas.

214. A fiscalização em terceiro nível é geralmente mais abrangente e envolve inspeções no local, verificação direta das condições e, possivelmente, medição de parâmetros de desempenho no campo. Ela é realizada quando as questões identificadas não podem ser resolvidas com base em informações de papel e exigem uma investigação mais aprofundada.

Art. 33.

Art. 33. Na fiscalização de parâmetros de desempenho, poderão ser aplicadas as seguintes medidas, conforme a classe da concessionária:

I – ação educativa;

II – termo de registro de ocorrência, para os parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura;

III – aviso de não conformidade, para os parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura e de serviços operacionais; e

IV – auto de infração para aplicação de multa específica.

215. O artigo descreve as medidas que podem ser aplicadas durante a fiscalização de parâmetros de desempenho, com base na classe da concessionária e na natureza das não conformidades encontradas. Essas medidas variam em termos de severidade, indo desde ações educativas e notificações de não conformidade até a aplicação de multas específicas, dependendo da gravidade das não conformidades e da classe da concessionária. No capítulo específico essas medidas serão mais amplamente discutidas.

§1º As informações de que tratam os incisos I e II do art. 30 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

216. O parágrafo estabelece que as informações contidas nos incisos I e II do artigo 30, que se referem aos informes anuais de manutenção da infraestrutura e aos informes rotineiros de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais, serão levadas

em consideração na revisão para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Em outras palavras, essas informações serão usadas para avaliar se a concessionária está cumprindo suas obrigações contratuais e, caso não esteja, podem influenciar em ajustes nos termos do contrato que visam manter o equilíbrio financeiro entre as partes envolvidas na concessão rodoviária.

§2º O disposto no §1º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.

217. O parágrafo estabelece que o disposto no §1º se aplica independentemente de aplicação de medidas preventivas ou sancionatórias. É o mesmo que dizer que as medidas para revisar o equilíbrio econômico-financeiro e corrigir problemas de execução podem ser tomadas mesmo se houver outras ações em andamento. É uma maneira de garantir que o equilíbrio do contrato seja protegido e que as questões de inexecução sejam abordadas de maneira proativa.

Seção V

Fiscalização econômico-financeira

Art. 34.

Art. 34. A fiscalização econômico-financeira será realizada pela Superintendência competente com os seguintes objetivos:

I - monitorar a regularidade econômico-financeira do contrato de concessão; e

II - avaliar a condição econômica e financeira da concessionária.

218. O artigo estabelece as bases para a fiscalização econômico-financeira em concessões rodoviárias, visando proteger os interesses públicos e privados, garantir a conformidade contratual e regulatória e promover a eficiência na gestão financeira da concessão.

219. A fiscalização econômico-financeira é crucial para garantir a integridade contratual e a legalidade dos instrumentos econômico-financeiros presentes no contrato de concessão. Isso ajuda a assegurar que todas as partes cumpram suas obrigações financeiras de acordo com as disposições contratuais e regulatórias.

220. A condição econômica e financeira da concessionária é um ponto fundamental para a proteção dos interesses públicos e privados envolvidos na concessão. Por um lado, garante que a concessionária seja capaz de cumprir suas obrigações contratuais, incluindo investimentos em infraestrutura. Por outro lado, protege os investidores privados ao monitorar a viabilidade financeira da concessão.

Art. 35.

Art. 35. A fiscalização econômico-financeira de cada concessionária observará os limites e as obrigações previstas em seu contrato de concessão, e, será supletivamente regida por:

I - manual de fiscalização dos aspectos econômicos e financeiros, aprovado por ato específico da Superintendência competente; e

II - plano anual de fiscalização econômico-financeira.

221. O art. 35 estabelece que a fiscalização econômico-financeira das concessionárias deve seguir os limites e obrigações previstos em cada contrato de concessão. Além disso, a fiscalização será orientada pelo "Manual de Fiscalização dos Aspectos Econômicos e Financeiros" e pelo "Plano Anual de Fiscalização Econômico-Financeira". Esta disposição assegura que a fiscalização seja conduzida de maneira estruturada e consistente, com base em diretrizes claras e pré-estabelecidas.

Parágrafo único. O plano anual de fiscalização econômico-financeira será publicado pela Superintendência competente, disciplinando o cronograma de execução e os agentes de fiscalização responsáveis.

222. Este parágrafo estabelece que o Plano Anual de Fiscalização Econômico-Financeira será publicado pela Superintendência competente – atualmente, a SUROD. Esse plano

terá a função de disciplinar o cronograma de execução das atividades de fiscalização, indicando também quais serão os agentes responsáveis por conduzir essas ações. A publicação do plano proporciona transparência e previsibilidade, permitindo que as partes envolvidas tenham conhecimento das atividades de fiscalização planejadas para o período anual.

Art. 36.

Art. 36. A fiscalização da regularidade econômico-financeira incluirá:

I - a correta adoção do plano de contas instituído pelo Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida;

II - a conformidade no envio de dados sobre a gestão econômico-financeira da concessão para a ANTT;

III - a regularidade fiscal da concessionária junto às Fazendas Públicas Federais, estaduais e municipais onde está localizado o objeto da concessão, na forma da resolução específica;

IV – a análise das garantias contratuais;

V - a análise do programa de seguros;

VI - a integralização de capital social e preservação de patrimônio líquido mínimo exigido, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;

VII - a composição acionária e registro na Comissão de Valores Mobiliários;

VIII - a certificação do correto recolhimento da verba de fiscalização na forma prevista no contrato de concessão;

IX - as transações no âmbito das contas da concessão;

X - a operacionalização da cobrança em fluxo livre, do desconto de usuário frequente e de outras movimentações de caixa pertinentes;

XI - a atividade de arrecadação de pedágio executadas pelas administradoras de meios de pagamento para arrecadação eletrônica de pedágio; e

XII - outras obrigações contratuais ou legais previstas no plano anual de fiscalização econômico-financeira.

223. O artigo detalha as áreas de foco da fiscalização da regularidade dos instrumentos econômico-financeiros nas concessões rodoviárias. Isso inclui aspectos como a adoção correta do plano de contas, o envio adequado de dados à ANTT, a situação fiscal da concessionária, análise de garantias contratuais e programa de seguros, integralização de capital social, composição acionária, registro na Comissão de Valores Mobiliários, recolhimento de verba de fiscalização, transações nas contas da concessão, operacionalização da cobrança de pedágio, atividades de arrecadação eletrônica, e outras obrigações contratuais ou legais previstas no plano anual de fiscalização econômico-financeira. Este escopo amplo visa garantir a conformidade e transparência nas práticas financeiras das concessionárias.

Art. 37.

Art. 37. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os documentos apresentados pelas concessionárias para a elaboração de manifestações técnicas sobre a regularidade dos aspectos econômico-financeiros exigidos no contrato de concessão e a condição econômica e financeira da concessionária.

224. O artigo estabelece que, no primeiro nível de fiscalização, serão considerados os documentos apresentados pelas concessionárias para elaboração de manifestações técnicas sobre dois aspectos críticos:

- a) a regularidade dos instrumentos e parâmetros econômico-financeiros exigidos no contrato de concessão, ou seja, que a fiscalização avaliará se a concessionária está cumprindo com os requisitos econômico-financeiros estabelecidos no contrato, incluindo planos de contas, regularidade fiscal, garantias, integração de capital social, entre outros.
- b) a condição financeira da concessionária: a fiscalização irá analisar a situação financeira da concessionária, incluindo seu patrimônio líquido, lucratividade,

índices de liquidez e outros indicadores relevantes para determinar a saúde financeira da empresa.

225. Essa análise é fundamental para garantir que a concessionária está cumprindo com suas obrigações financeiras e mantendo a estabilidade econômica necessária para operar a concessão rodoviária de maneira adequada. A fiscalização visa assegurar que a concessionária está em conformidade com os termos contratuais e que seu desempenho financeiro é sustentável.

§1º A concessionária será classificada, conforme manifestações técnicas sobre sua condição econômica e financeira, de acordo com a metodologia estabelecida em ato específico, em:

I – nível I;

II – nível II; ou

III – nível III.

226. O parágrafo estabelece uma classificação da saúde financeira em três categorias: nível I, nível II e nível III. Essa classificação oferece clareza sobre a situação financeira das concessionárias e permite a aplicação de medidas adequadas com base nessa classificação.

§2º A concessionária será informada sobre as manifestações técnicas mencionadas no §1º e os documentos que as fundamentaram, sendo-lhes facultada a apresentação de manifestação no prazo improrrogável de quinze dias.

227. O §2º garante à concessionária o direito de ser informada sobre as manifestações técnicas relacionadas à sua condição econômico-financeira, bem como os documentos que fundamentaram tais manifestações. A concessionária terá a oportunidade de se manifestar dentro de um prazo improrrogável de quinze dias.

228. Esse parágrafo é importante porque assegura o princípio do contraditório e da ampla defesa, permitindo que a concessionária tenha conhecimento prévio das avaliações feitas pela ANTT e, caso julgue necessário, possa apresentar sua

contraposição ou esclarecimentos. O prazo estabelecido é fixo e não pode ser prorrogado, o que confere agilidade ao processo de fiscalização e classificação, evitando atrasos desnecessários.

229. Essa medida reforça a transparência e imparcialidade no processo de avaliação da condição econômico-financeira da concessionária, assegurando que qualquer reavaliação ou mudança na classificação seja realizada com base em informações completas e argumentos apresentados por ambas as partes.

§3º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §1º e decidirá pela manutenção ou alteração da classificação da concessionária.

230. Este parágrafo determina que a unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e decidirá pela manutenção ou alteração da classificação da concessionária. Esta disposição assegura que a avaliação final seja feita com base na consideração completa das informações fornecidas pela concessionária, promovendo uma abordagem justa e equilibrada na fiscalização.

Art. 38.

Art. 38. A concessionária de classe D que tiver sua condição econômico-financeira classificada como nível III será instada a indicar à Superintendência competente seu interesse em:

I - apresentar plano de ação que preveja medidas para o saneamento da condição econômica e financeira da concessionária e restabelecimento da prestação do serviço adequado;

II - celebrar termo de ajustamento de conduta;

III - ingressar em regime de recuperação regulatória, na forma do Capítulo X; ou

IV - extinguir o contrato de concessão por relicitação, na forma da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

231. Esse artigo estabelece procedimentos específicos em relação à concessionária de classe D cuja condição econômico-financeira seja classificada como nível III.
232. O primeiro procedimento será adotado pela ANTT: se a condição econômico-financeira da concessionária de classe D for considerada nível III, ela deverá apresentar um plano detalhado e viável para ser considerado pela Superintendência competente, com medidas para sanear sua situação econômica e financeira, bem como, retomar a prestação adequada dos serviços.
233. O procedimento posterior será a celebração de termo de ajustamento de conduta, com objetivo de estabelecer compromissos e medidas corretivas para regularizar sua situação.
234. O próximo é o Ingresso no Regime de Recuperação Regulatória, conforme previsto em capítulo específico da resolução, a fim de reestruturar suas finanças e recuperar sua viabilidade econômica.
235. E por último, a Extinção do contrato de concessão por meio do processo de relicitação, seguindo as regras estabelecidas na quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§1º A Superintendência competente avaliará a solução apresentada e, caso necessário, poderá solicitar complementação ou a indicação de outra solução mais apropriada ao caso específico.

236. Este parágrafo determina que a Superintendência competente avaliará a solução apresentada pela concessionária e, se necessário, poderá solicitar complementações ou a indicação de uma solução mais apropriada ao caso específico. Este dispositivo assegura que a resposta da concessionária seja rigorosamente analisada e que qualquer plano de ação seja adequado e viável para restabelecer a condição econômico-financeira da concessionária. A possibilidade de solicitar complementações ou uma nova solução reflete a flexibilidade e a adaptabilidade do processo de supervisão, garantindo que medidas corretivas sejam eficazes e específicas para as necessidades da concessionária.

§2º Caso a concessionária de que trata o caput não indique solução ou, observado o disposto no §1º, a solução indicada não se mostre suficiente para restabelecimento da prestação do serviço adequado e da condição financeira da concessionária, a Superintendência competente poderá impulsionar a instauração de processo administrativo de caducidade, nos termos da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

237. Este parágrafo estabelece que, se a concessionária não indicar uma solução ou se a solução apresentada não for suficiente para restabelecer a prestação do serviço adequado e a condição financeira, a Superintendência competente poderá iniciar um processo administrativo de caducidade, conforme a quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Isso cria uma consequência direta e grave para a inação ou inadequação das medidas propostas pela concessionária, incentivando-a a cooperar plenamente e a propor soluções eficazes.

Art. 39.

Art. 39. Na fiscalização econômico-financeira, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização em primeiro nível e, se necessário, uma ação de fiscalização em segundo nível conforme os procedimentos do Capítulo V.

238. O artigo estabelece que durante o ciclo de fiscalização econômico-financeira, o agente de fiscalização deverá realizar pelo menos uma ação de fiscalização em primeiro nível. Isso é o mesmo que dizer que, em um determinado período de avaliação, a ANTT realizará uma análise dos aspectos econômico-financeiros da concessionária, incluindo elementos como o plano de contas, regularidade fiscal, garantias, seguros, integralização de capital social e outros itens listados no art. 36.

239. Essa ação de fiscalização em primeiro nível é fundamental para monitorar o cumprimento das obrigações econômico-financeiras estabelecidas no contrato de concessão e garantir que a concessionária esteja em conformidade com os requisitos regulatórios. Além disso, ela ajuda a verificar a saúde financeira da concessionária e a assegurar que a prestação dos serviços seja realizada de forma sustentável ao longo da concessão.

240. Caso as ações de fiscalização em primeiro nível identifiquem evidências de inconformidade ou mesmo a necessidade de obtenção de informações complementares, serão deflagradas ações de fiscalização em segundo nível, que inclui, dentre outras ações, a solicitação de esclarecimentos ou informações complementares à concessionária.

Art. 40.

Art. 40. A fiscalização econômico-financeira analisará, quando solicitado pela concessionária:

I - operações societárias;

II - contratação de financiamento, emissão de debêntures e outras formas de obtenção de crédito; e

III - manifestação a respeito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura — REIDI.

241. O artigo estabelece que, a pedido da concessionária, a fiscalização econômico-financeira também incluirá a análise de determinadas questões específicas. Essa disposição permite que a concessionária solicite à ANTT uma análise específica de questões relacionadas às suas operações societárias, captação de recursos financeiros ou benefícios fiscais, fornecendo assim maior clareza e transparência em relação às suas operações econômico-financeiras. Além disso, garante que a concessionária esteja em conformidade com as regulamentações aplicáveis.

CAPÍTULO VI

MEDIDAS PREVENTIVAS

Art. 41.

Art. 41. O agente de fiscalização poderá aplicar as seguintes medidas preventivas à concessionária, com vistas a evitar a ocorrência ou recorrência de infrações:

I – alerta de potencial inconformidade;

II – termo de registro de ocorrência;

III – ação educativa; e

IV – aviso de não conformidade.

242. O artigo estabelece medidas preventivas que um agente de fiscalização pode aplicar a uma concessionária com o objetivo de evitar a ocorrência ou a recorrência de infrações.

a) *alerta de potencial inconformidade*: medida de caráter preventivo que visa chamar a atenção da concessionária sobre uma possível irregularidade ou não conformidade com as regulamentações ou obrigações contratuais. Ele funciona como um aviso prévio, informando à concessionária que há indícios de que suas práticas ou ações podem não estar em conformidade com as regras vigentes. O objetivo é alertar a empresa para que ela possa tomar medidas corretivas antes que a infração ocorra efetivamente.

b) *termo de registro de ocorrência*: documento oficial, nos termos da Resolução nº 5.083, de 2016, que registra a identificação de uma situação que pode levar a uma infração no futuro. Ele serve como um registro formal da ocorrência e pode ser usado como base para ações futuras, caso a infração se concretize. Essa medida também tem o propósito de alertar a concessionária para que tome medidas preventivas antes que a infração ocorra.

- c) *ação educativa*: medida que visa educar a concessionária sobre práticas corretas. Isso envolve fornecer orientação e diretrizes para garantir que a empresa cumpra as obrigações contratuais e regulatórias.
- d) *aviso de não conformidade*: uma medida que indica à concessionária que suas práticas ou ações não estão em conformidade com as regulamentações ou obrigações contratuais estabelecidas. O aviso de não conformidade implica que a concessionária deve tomar medidas imediatas para corrigir a não conformidade e evitar infrações futuras.

Seção I

Alerta de potencial inconformidade

Art. 42.

Art. 42. A qualquer momento, quando houver evidências que uma obrigação contratual ou regulatória poderá não ser cumprida de acordo com o prazo, o escopo, parâmetro técnico ou de desempenho, o agente de fiscalização poderá lavrar alerta de potencial inconformidade à concessionária.

243. O alerta de potencial inconformidade é uma medida preventiva que o agente de fiscalização pode tomar quando há evidências de que a concessionária pode não cumprir uma obrigação de acordo com as condições estabelecidas. É uma forma de notificar a concessionária de que há preocupações em relação ao cumprimento da obrigação e de que medidas corretivas podem ser necessárias.

§1º O alerta de potencial inconformidade poderá ser lavrado para obrigações de qualquer natureza, para qualquer classe de concessionária.

244. O parágrafo 1º destaca que o alerta de potencial inconformidade pode ser emitido para obrigações de qualquer natureza. Isso mesmo que dizer que não se limita a um tipo específico de obrigação, abrangendo todas as áreas em que a concessionária deve cumprir seus compromissos contratuais ou regulatórios.

§2º A lavratura de alerta de potencial inconformidade não constitui condição prévia necessária para lavratura de termo de registro de ocorrência ou de aviso de não conformidade, bem como, para aplicação de penalidade.

245. Já o parágrafo 2º esclarece que a emissão de um alerta de potencial inconformidade não é uma condição prévia necessária para a lavratura de um termo de registro de ocorrência ou de um aviso de não conformidade. Além disso, também não é uma condição prévia para a aplicação de penalidades, ou seja, o agente de fiscalização pode adotar diferentes medidas, dependendo da gravidade da situação, sem a necessidade de emitir o alerta primeiro.

Seção II

Termo de registro de ocorrência

Art. 43.

Art. 43. O termo de registro de ocorrência deverá ser lavrado quando forem identificados inconformidades relativas a:

I - parâmetros de desempenho de conservação de infraestrutura; e

II - regularidade dos instrumentos econômico-financeiros do contrato de concessão.

246. O termo de registro de ocorrência é um documento que registra a identificação de problemas ou inconformidades observadas durante as atividades de fiscalização e tem como objetivo acionar a concessionária para que tome medidas corretivas, sob pena de aplicação de penalidade.

247. Ele se aplica às irregularidades relativas à parâmetros de desempenho de conservação de infraestrutura e à regularidade dos instrumentos econômico-financeiros do contrato de concessão.

§1º O agente de fiscalização deverá indicar prazos diferenciados no termo de registro de ocorrência para saneamento:

I – das inconformidades que ofereçam risco grave aos usuários e que exijam intervenção urgente, observado o limite máximo de cinco dias; e

II - das inconformidades que não ofereçam risco grave, observado o limite máximo de noventa dias.

248. A definição de prazos diferenciados no termo de registro de ocorrência para saneamento de inconformidades, com base no risco apresentado e na urgência de intervenção, reflete princípios importantes de uma atuação responsiva e eficaz da fiscalização. A diferenciação de prazos com base no grau de risco das inconformidades reconhece a importância da gestão de riscos na manutenção da infraestrutura rodoviária concedida. A priorização de intervenções urgentes em questões que representam riscos graves aos usuários demonstra uma abordagem responsiva e focada na segurança. A fixação de um limite máximo de cinco dias para inconformidades que representam risco grave aos usuários garante uma resposta rápida em situações críticas.

249. Já quanto às inconformidades que não oferecem um risco iminente e grave aos usuários, o limite máximo é de noventa dias. Isso oferece à concessionária um período razoável para resolver a irregularidade, considerando sua complexidade e impacto.

250. Essa abordagem contribui para uma atuação regulatória mais eficaz, que busca equilibrar a segurança dos usuários, a eficiência operacional e o cumprimento das obrigações contratuais pelas concessionárias.

§2º Superados os prazos indicados na forma do §1º e persistindo a inconformidade, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.

251. O parágrafo estabelece que, caso a concessionária não corrija as inconformidades dentro dos prazos estipulados no termo de registro de ocorrência, o agente de fiscalização tomará as medidas cabíveis para tratar da situação. Em outras palavras, se a concessionária não solucionar os problemas no prazo estabelecido, o agente de fiscalização seguirá adiante com as ações necessárias, que podem incluir medidas

sancionatórias ou outras ações para garantir a conformidade com as regulamentações e contratos da concessão.

§3º O termo de registro de ocorrência poderá ser lavrado para a concessionária:

I – de classes A e B, em qualquer momento do ano-fiscalização;

II – de classe C, nos nove primeiros meses do ano-fiscalização; e

III - de classe D, uma vez no ano-fiscalização, por tipo infracional descrito no Anexo III.

252. A diferenciação no tratamento entre concessionárias, em função de sua classe, no que diz respeito ao período de aplicação do termo de registro de ocorrência, pode ser analisada sob a ótica da ação responsiva e das melhores práticas regulatórias. A diferenciação no tratamento com base na classe de concessão visa de garantir que as concessionárias com desempenho inferior sejam monitoradas de forma mais rigorosa.

253. A possibilidade de se lavrar termo de registro de ocorrência a qualquer tempo dentro do ano-fiscalização à concessionária de classe A ou B visa conferir incentivo para que ela mantenha seu desempenho de alta qualidade e continue aprimorando seus serviços ao longo do tempo.

254. Por outro lado, as limitações impostas à concessionária de classe C ou D visam incentivar o cumprimento das obrigações e a melhoria contínua dos serviços prestados, enquanto permite a aplicação de medidas punitivas mais severas quando esgotadas as possibilidades de lavratura de termo de registro de ocorrência.

255. Importante ressaltar que, nos casos das concessionárias Classe D, a limitação prevista não seria de um único TRO no ano-fiscalização, mas sim um único TRO por tipo infracional, daqueles elencados no Anexo III da presente resolução.

§4º Superado prazo ou frequência de que trata o §3º, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.

256. Superados os prazos ou frequência estabelecidos no parágrafo 3º para as concessionárias de classe C ou D (classes de pior desempenho), não cabe mais ser lavrado termo de registro de ocorrência em face da identificação de inconformidades; se identificada alguma inconformidade, o agente de fiscalização aplicará as medidas

necessárias para tratar da situação. Essas medidas podem incluir a imposição de sanções ou outras ações para garantir a conformidade com a regulamentação e o contrato da concessão.

§5º Para fins do disposto no inciso II do art. 23 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, o termo de registro de ocorrência deverá contemplar todas as inconformidades relacionadas a uma mesma tipificação daquelas previstas no Anexo III, identificados durante inspeção que compõem uma ação de fiscalização.

257. O §5º estabelece que o termo de registro de ocorrência deve agrupar todas as inconformidades identificadas que se enquadram na mesma tipificação do Anexo III. Ou seja, durante a inspeção realizada em uma ação de fiscalização, todas as irregularidades que correspondam a um mesmo tipo de infração devem ser registradas de forma conjunta em um único termo.

258. Essa disposição visa organizar e consolidar as inconformidades de maneira mais eficiente e clara, evitando a fragmentação dos registros e garantindo que todas as ocorrências relacionadas a uma mesma infração sejam tratadas de maneira unificada.

Seção III

Ação Educativa

Art. 44.

Art. 44. A ação educativa será aplicada sempre que identificadas inconformidades não sanadas nas ações de fiscalização em segundo nível.

259. O artigo estabelece que, após uma ação de fiscalização em segundo nível, se a concessionária não tiver sanado as inconformidades apontadas, será realizada ação educativa com o objetivo de orientar a concessionária, fornecendo informações e orientações para que ela compreenda as exigências regulatórias e contratuais e possa

tomar as medidas necessárias para se adequar às normas e corrigir as inconformidades. É uma abordagem que dá à concessionária a oportunidade de corrigir as inconformidades por meio de orientação e educação antes de enfrentar sanções mais severas.

§1º A ação educativa terá início com a delimitação de escopo com representantes da concessionária, onde serão indicadas as inconformidades não sanadas nas ações de fiscalização em segundo nível.

260. A ação educativa começa com a definição de um escopo em conjunto com representantes da concessionária. Nesse processo, serão identificadas as inconformidades que não foram corrigidas nas ações de fiscalização em segundo nível. Isso implica que antes de aplicar medidas mais rígidas, como multas ou sanções, a ANTT e a concessionária têm a oportunidade de dialogar e definir claramente quais são as inconformidades que precisam ser abordadas.

261. A definição de um escopo em conjunto permite que ambas as partes compreendam as questões em pauta e estabeleçam uma base sólida para o processo de ação educativa.

§2º Após o alinhamento do escopo, poderá ser realizada ação de fiscalização em terceiro nível, com acompanhamento de representante da concessionária, para verificação *in loco* das inconformidades.

262. Após o alinhamento do escopo, ou seja, quando as partes (ANTT e concessionária) definem claramente quais são as inconformidades a serem tratadas na ação educativa, poderá ser realizada uma ação de fiscalização em terceiro nível. Nesse caso, a fiscalização é acompanhada por um representante da concessionária, que está envolvido no processo para verificar *in loco* as inconformidades identificadas.

§3º Após o final da ação educativa, a concessionária deverá em até trinta dias informar as providências que serão adotadas e o prazo para correção, observado o limite mínimo de trinta e o máximo de noventa dias.

263. Após a conclusão da ação educativa, a concessionária tem a responsabilidade de, em até 30 dias, informar quais providências serão adotadas para corrigir as inconformidades identificadas e o prazo que será necessário para efetuar essas correções. É importante observar que o prazo para a correção das inconformidades deve estar dentro de um limite mínimo de 30 dias e máximo de 90 dias.
264. Assim, a concessionária deve apresentar um plano de ação detalhado que descreva como as inconformidades serão resolvidas e em quanto tempo. Esse prazo é estabelecido para garantir que as correções sejam feitas de maneira eficaz e dentro de um período razoável. A ANTT acompanhará o cumprimento dessas ações conforme as informações fornecidas pela concessionária.

§4º Em caso de não correção das inconformidades identificadas na ação educativa o agente de fiscalização aplicará medida sancionatória.

265. O §4º estabelece que, se as inconformidades identificadas em uma ação educativa não forem corrigidas, o agente de fiscalização deverá aplicar uma medida sancionatória. Este dispositivo visa garantir que a ação educativa, inicialmente destinada a orientar e prevenir irregularidades, não seja ineficaz

§5º A ação educativa poderá ocorrer para a concessionária:

- I - de classe A, em qualquer momento do ano-fiscalização;**
- II - de classe B, nos seis primeiros meses do ano-fiscalização; e**
- III - de qualquer classe, quando a concessionária voluntariamente apontar inconformidades não detectadas pela fiscalização e indicar plano de ação para sua correção.**

266. O §5º esclarece as condições sob as quais a ação educativa pode ser aplicada às concessionárias de diferentes classes. A ação educativa pode ser usada para auxiliar as concessionárias a corrigirem falhas e melhorar seu desempenho, tanto como parte da fiscalização regular quanto em situações em que a própria concessionária reconhece as inconformidades e busca solucioná-las de forma proativa.

§6º Superados o prazo de que trata o Inciso II do §5º o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.

267. Superados os prazos estabelecidos no §5º para a concessionárias de classe B, não cabe mais adoção de ação educativa em face da identificação de inconformidades. Após esse prazo, se identificada alguma inconformidade, o agente de fiscalização aplicará as medidas necessárias para tratar da situação. Essas medidas podem incluir a imposição de sanções ou outras ações para garantir a conformidade com as regulamentações e contratos da concessão.

Seção IV

Aviso de não conformidade

Art. 45.

Art. 45. O aviso de não conformidade será lavrado quando identificada inconformidade relativa a:

I - parâmetro de desempenho de manutenção de infraestrutura;

II – parâmetro de desempenho de serviços operacionais; e

III - obra obrigatória ou parâmetro de desempenho de obra obrigatória.

268. O artigo estabelece que o aviso de não conformidade será emitido quando o agente de fiscalização identificar inconformidades relacionadas aos parâmetros de desempenho de manutenção de infraestrutura, serviços operacionais e obras obrigatórias. Essa é uma medida regulatória que notifica a concessionária sobre as inconformidades encontradas e a obriga a tomar as medidas necessárias para corrigi-las dentro dos prazos estabelecidos, a fim de garantir a conformidade com as obrigações contratuais e regulatórias.

§1º O aviso de não conformidade poderá ser lavrado para a concessionária:

I - de classes A e B, em qualquer momento do ano-fiscalização;

II - de classe C, nos nove primeiros meses do ano-fiscalização;

III - de classe D, uma vez a cada ano-fiscalização, por tipo infracional descrito no Anexo III.

269. A diferenciação no tratamento entre concessionárias, em função de sua classe, no que diz respeito ao período de aplicação do aviso de não conformidade, pode ser analisada sob a ótica da ação responsiva e das melhores práticas regulatórias. A diferenciação no tratamento com base na classe de concessão visa de garantir que as concessionárias com desempenho inferior sejam monitoradas de forma mais rigorosa.

270. A possibilidade de se lavrar aviso de não conformidade a qualquer tempo dentro do ano-fiscalização à concessionária de classe A ou B visa conferir incentivo para que ela mantenha seu desempenho de alta qualidade e continue aprimorando seus serviços ao longo do tempo.

271. Por outro lado, as limitações impostas à concessionária de classe C ou D visam incentivar o cumprimento das obrigações e a melhoria contínua dos serviços prestados, enquanto permite a aplicação de medidas punitivas mais severas quando esgotadas as possibilidades de lavratura de aviso de não conformidade.

272. Importante ressaltar que, nos casos das concessionárias Classe D, a limitação prevista não seria de um único aviso no ano-fiscalização, mas sim um único aviso por tipo infracional dentre aqueles elencados no Anexo III da presente Resolução.

§2º Superados os prazos de que trata o §1º e persistindo a inconformidade, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.

273. Superados os prazos estabelecidos no parágrafo 1º para as concessionárias de classe C ou D, não cabe mais ser lavrado aviso de não conformidade em face da identificação de inconformidades. Após esse prazo, se identificada alguma inconformidade, o agente de fiscalização aplicará as medidas necessárias para tratar da situação. Essas medidas podem incluir a imposição de sanções ou outras ações para garantir a conformidade com as regulamentações e contratos da concessão.

CAPÍTULO VII

MEDIDAS CAUTELARES

Art. 46.

Art. 46. A ANTT poderá aplicar medida cautelar à concessionária, impondo obrigação de fazer ou não fazer, com a finalidade de evitar a ocorrência ou o agravamento de dano ou risco à infraestrutura, à segurança viária, à execução do contrato de concessão ou aos direitos dos usuários.

274. O artigo prevê que a ANTT, responsável pela regulação e fiscalização das concessões rodoviárias, tem o poder de aplicar uma medida cautelar sobre a concessionária. Essa medida cautelar pode impor à concessionária a obrigação de realizar determinada ação (obrigação de fazer) ou de se abster de realizar uma ação (obrigação de não fazer). O objetivo principal dessa medida cautelar é evitar a ocorrência ou o agravamento de danos ou riscos à infraestrutura, à segurança viária e à boa execução do contrato de concessão e que configure caso de risco iminente, de dano irreparável ou de difícil reparação.

275. A aplicação de medidas cautelares é uma ferramenta importante que as autoridades reguladoras possuem para tomar ações rápidas e eficazes em emergências ou quando há risco iminente para o cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias por parte da concessionária. Ela encontra previsão legal no art. 45 da Lei nº 9.784, de 1999:

Art. 45. Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá motivadamente adotar providências acauteladoras sem a prévia manifestação do interessado.

276. No âmbito da ANTT, a previsão de adoção de medidas acauteladoras encontra respaldo na Resolução nº 5.083, de 2016:

Art. 9º Em caso de risco iminente de dano irreparável ou de difícil reparação, o Superintendente poderá, motivadamente, adotar providências acauteladoras, estritamente indispensáveis à eficácia do ato final, sem a prévia manifestação do interessado.

277. A aplicação de medidas cautelares é uma forma de garantir que a concessão seja conduzida de acordo com os padrões de segurança e eficiência estabelecidos e que as concessionárias cumpram suas obrigações contratuais e regulatórias. Elas são uma importante ferramenta de fiscalização e controle, permitindo ações imediatas para proteger o interesse público e o bom funcionamento das rodovias concedidas.

Art. 47.

Art. 47. A aplicação de medida cautelar não exime a concessionária do cumprimento do contrato de concessão e das normas regulatórias da ANTT, nem impede a aplicação das penalidades cabíveis.

278. De acordo com este artigo, a aplicação ou não aplicação de uma medida cautelar não isenta a concessionária de suas obrigações contratuais previstas no contrato de concessão e nas regulamentações da ANTT. Assim, mesmo quando uma medida cautelar é aplicada, a concessionária continua responsável pelo cumprimento de suas obrigações contratuais e regulatórias.

279. O artigo também enfatiza que a aplicação ou não aplicação de uma medida cautelar não impede a imposição de penalidades cabíveis, ou seja, se a concessionária cometeu infrações ou descumprimentos contratuais, as penalidades adequadas ainda podem ser aplicadas, mesmo que uma medida cautelar seja adotada para lidar com situações emergenciais.

Parágrafo único. Eventual discussão sobre recomposição de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente da aplicação de medida cautelar ocorrerá em autos apartados e não impedirá sua implementação.

280. O parágrafo único do artigo destaca que a aplicação de uma medida cautelar não interfere na discussão posterior sobre a ocorrência de desequilíbrio contratual ou na necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão devido à sua execução. Em outras palavras, mesmo que uma medida cautelar seja tomada para preservar a infraestrutura e a segurança viária, a

concessionária ainda pode buscar uma revisão contratual se considerar que as condições do contrato foram prejudicadas.

Art. 48.

Art. 48. A medida cautelar poderá consistir em providências sobre a infraestrutura ou serviços, obrigação de natureza econômico-financeira ou de outra natureza, a exemplo de:

- I – alteração ou fixação imediata da tarifa de pedágio vigente;**
- II – apresentação de informação à ANTT, aos usuários ou a terceiros;**
- III – execução de obra ou serviço emergencial ;**
- IV – adoção de providências para impedir ou afastar a gestão temerária, na forma da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;**
- V - aquisição ou substituição de bem da concessão para atendimento ao disposto no contrato de concessão;**
- VI - regularização ou fechamento de acesso ao sistema rodoviário ou de projeto de interesse de terceiro;**
- VII - adoção de providências para impedir ou afastar ocupação ou interferência irregular sobre a área da concessão ou para preservar os limites da faixa de domínio;**
- VIII - cumprimento de condicionante ambiental ou adoção de outra providência visando à mitigação de dano ou risco ambiental, dentro da área da concessão ou, excepcionalmente, fora da área da concessão quando puder trazer repercussões para a concessão;**
- IX - intervenção no tráfego, incluindo interrupção, desvio, operação especial ou outra providência relacionada à gestão do tráfego, mediante discussão e definição conjunta com a concessionária;**
- X – contratação de verificador;**
- XI - assunção temporária de obra do Poder Concedente;**
- XII - apresentação ou reforço de garantia ou de seguro; e**

XIII - desconstituição, suspensão ou adequação de projeto gerador de receitas não tarifárias;

XIV - contenção de taludes;

XV - realização de movimentação em conta da concessão; ou

XVI – outras providências urgentes que se fizerem necessárias.

281. O artigo apresenta um rol exemplificativo de medidas cautelares que podem ser aplicadas às concessionárias em situações específicas. Essas medidas são aplicadas para evitar agravamentos ou riscos em situações críticas, e sua escolha depende do contexto específico de cada concessão. Elas visam proteger o interesse público e a integridade do sistema rodoviário concedido.

Parágrafo único. As medidas previstas nos incisos I, III e IV serão aplicadas pela Diretoria Colegiada da ANTT, sendo as demais medidas de aplicação pela Superintendência.

282. O parágrafo único estabelece que as medidas de alteração ou fixação imediata da tarifa de pedágio vigente, execução de obra ou serviço emergencial e de adoção de providências para impedir ou afastar a gestão temerária serão aplicadas pela Diretoria, uma vez que se trata de decisões críticas que podem ter impactos imediatos e significativos tanto para os usuários quanto para a gestão das concessões rodoviárias.

Art. 49.

Art. 49. A decisão de aplicação de medida cautelar da Superintendência competente deverá conter, pelo menos:

I – a situação de dano ou risco a ser evitado ou mitigado pela medida cautelar;

II – a obrigação ou providência a ser adotada pela concessionária;

III – prazo de vigência da medida cautelar ou prazo para o cumprimento das obrigações ou providências determinadas; e

IV – valor da multa coercitiva a ser aplicada em caso de descumprimento da medida cautelar, por hora ou dia de atraso.

283. O artigo estabelece os requisitos básicos que deverão conter na decisão de aplicação de medida cautelar:

- a) *situação de dano ou risco*: a decisão deve justificar a medida cautelar, especificando o risco ou dano que ela visa mitigar ou evitar.
- b) *obrigação ou providência a ser adotada pela concessionária*: decisão deve especificar claramente qual é a obrigação imposta à concessionária pela medida cautelar.
- c) *prazo de vigência*: a decisão deve definir o tempo em que a medida será aplicável ou o prazo para a concessionária cumprir suas obrigações, promovendo um controle temporal da execução da cautelar.
- d) *multa coercitiva*: a concessionária pode estar sujeita a penalidades financeiras se não cumprir a medida cautelar dentro do prazo estabelecido. Assim, é essencial que o valor da multa coercitiva por hora ou dia de atraso deva ser especificado na decisão.

284. Esses elementos são fundamentais para garantir a transparência, legalidade e previsibilidade na aplicação de medidas cautelares.

Parágrafo único. A multa coercitiva aplicável em caso de atraso observará o limite máximo de 0,1% (um décimo por cento) sobre a receita líquida tarifária anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior por dia de atraso.

285. A multa coercitiva aplicável em caso de atraso não pode exceder 0,1% (um décimo por cento) sobre receita tarifária líquida anual do exercício financeiro anterior por dia de atraso. Esse limite é importante para garantir que as penalidades sejam proporcionais à capacidade financeira da concessionária e não se tornem excessivamente onerosas.

286. A receita tarifária líquida anual se refere à receita total da concessionária proveniente da arrecadação de pedágio, deduzidos os tributos e encargos fiscais devidos.

Art. 50.

Art. 50. A Superintendência competente instruirá o processo, indicando as razões de fato e de direito que justifiquem a aplicação da medida cautelar.

287. A Superintendência competente deve instruir o processo de aplicação da medida cautelar, fundamentada em evidências e argumentos que demonstrem a sua necessidade.

§1º Quando necessário para garantir a efetividade da medida cautelar, o processo administrativo poderá, fundamentadamente, ser mantido em sigilo até a publicação da deliberação da Diretoria Colegiada.

288. Em certas circunstâncias, quando for necessário para garantir a efetividade da medida cautelar, o processo administrativo pode ser mantido em sigilo até a publicação da deliberação da Diretoria Colegiada. O sigilo pode ser aplicado quando a divulgação de informações pode prejudicar a eficácia da medida.

§ 2º A concessionária será intimada da decisão de aplicação de medida cautelar, podendo apresentar recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de quinze dias.

289. A concessionária deve ser intimada da decisão de aplicação da medida cautelar. Após a intimação, a concessionária tem um prazo de quinze dias para apresentar recurso. Importante ressaltar que o recurso não tem efeito suspensivo, ou seja, a medida cautelar continua em vigor durante o processo de recurso.

§3º O recurso será encaminhado pela Superintendência competente à Diretoria Colegiada no prazo de cinco dias, com proposta de deliberação, podendo ser ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT.

290. Se a Superintendência competente mantiver sua decisão inicial após a análise do recurso, o próximo passo é o encaminhamento do recurso à Diretoria.

291. Antes de encaminhar o recurso à Diretoria, a Procuradoria Federal junto à ANTT poderá ser ouvida, de modo a obter orientações ou pareceres legais sobre a decisão

§4º A Diretoria Colegiada poderá, a qualquer tempo, de ofício ou mediante proposta da Superintendência competente ou da concessionária, revogar a medida cautelar quando seus pressupostos não mais subsistirem.

292. A Diretoria Colegiada tem a prerrogativa de revogar a medida cautelar a qualquer momento, seja de forma voluntária (de ofício) ou em resposta a um requerimento da Superintendência competente ou da concessionária. Isso poderá acontecer quando os pressupostos que justificaram a aplicação da medida deixarem de existir.

CAPÍTULO VIII
MEDIDAS SANCIONATÓRIAS

Seção I
Disposições gerais

Art. 51.

Art. 51. Poderão ser aplicadas às concessionárias as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa específica;

III – multa moratória; e

IV – declaração de inidoneidade.

293. As penalidades aplicáveis aos serviços regulados pela ANTT encontram amparo legal no art. 78-A da Lei nº 10.233, de 2001:

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

I – advertência;

II – multa;

III – suspensão;

IV – cassação;

V - declaração de inidoneidade; e

VI - perdimento do veículo.

294. Coube ao artigo estabelecer quais dessas penalidades descritas legalmente podem ser aplicadas às concessões rodoviárias. São elas a advertência, a multa específica, a multa moratória e a declaração de inidoneidade. Institutos a respeito dos quais comenta-se a seguir.

295. A advertência é uma penalidade de natureza mais branda que consiste em uma notificação formal à concessionária, indicando que ela cometeu uma infração ou

descumprimento de obrigações contratuais ou regulatórias. Serve como um aviso e pode ser usada em casos menos graves. Mas, conforme especificado na norma em comento, ela só pode ser usada em casos positivados nos contratos ou na regulamentação da ANTT.

296. A multa específica é uma penalidade financeira imposta à concessionária em resposta a infrações ou descumprimentos específicos. A quantia da multa é determinada com base na receita da concessionária, nas circunstâncias atenuantes e agravantes da infração e nos regulamentos aplicáveis.

297. Com a finalidade de punir atrasos no tempo, aplica-se a multa moratória, que é uma penalidade financeira aplicada em casos de atraso no cumprimento de obrigações contratuais ou regulatórias referentes a obras obrigatórias ou sanções cautelares não cumpridas. Geralmente, é calculada com base no tempo de atraso e em uma porcentagem dos valores devidos.

298. A última a compor o rol de penalidades é a declaração de inidoneidade, que consiste em uma penalidade mais severa e implica que a concessionária seja considerada inelegível para participar de licitações ou contratar com o Poder Público. Isso pode ocorrer quando da prática de ato ilícito visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

299. Essas penalidades têm o propósito de garantir o cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias por parte das concessionárias, bem como proteger os interesses públicos nas concessões rodoviárias. A escolha da penalidade a ser aplicada dependerá da gravidade da infração e das circunstâncias específicas de cada caso.

Parágrafo único. A penalidade de que trata o inciso IV poderá ser aplicada cumulativamente com as penas previstas nos incisos I a III, do caput.

300. Este dispositivo destaca que a penalidade de declaração de inidoneidade pode ser aplicada cumulativamente com as penalidades previstas nos incisos I a III. Com o mesmo sentido, afirma-se que em casos graves, a concessionária pode ser sujeita a várias penalidades simultaneamente, como advertência, multa específica e multa moratória, além da declaração de inidoneidade.

Art. 52.

Art. 52. O procedimento de aplicação de penalidade será regido por regulamentação específica e deverá considerar:

I - a natureza e gravidade da infração;

II - o caráter técnico e as normas de prestação do serviço;

III - os danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários;

IV - a vantagem auferida pela concessionária em virtude da infração;

V - a proporcionalidade entre a gravidade e intensidade da conduta, inclusive quanto ao número de usuários atingidos;

VI - as circunstâncias agravantes e atenuantes;

VII - o histórico de infrações transitadas em julgado da concessionária; e

VIII - a reincidência da concessionária no cometimento da infração.

301. O artigo estabelece os critérios que devem ser considerados no procedimento de aplicação de penalidade. Esses critérios incluem:

- a) *natureza e gravidade da infração*, consiste na avaliação da seriedade e do impacto da infração cometida pela concessionária. Esse princípio busca garantir a proporcionalidade, a razoabilidade e a individualização das penalidades a serem aplicadas.
- b) *caráter técnico e as normas de prestação do serviço*, significa levar em consideração aspectos técnicos relacionados à prestação do serviço e a conformidade com as normas estabelecidas. Com isso, busca-se que na determinação das penalidades seja avaliado se as operações e instalações atendem a padrões necessários para prevenir acidentes, garantir a segurança pública e garantir um serviço confiável.
- c) *danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários*, consiste na análise dos prejuízos causados pela infração, tanto para a qualidade do serviço quanto para os usuários.

- d) *vantagem auferida pela concessionária em virtude da infração*, com esse critério busca-se que a sanção seja justa e razoável em relação aos benefícios indevidos obtidos. A imposição de punições deve desencorajar práticas infracionais. Ao considerar a vantagem auferida, a decisão se torna um instrumento mais eficaz de dissuasão, uma vez que visa atingir diretamente os benefícios obtidos irregularmente pela situação.
- e) *proporcionalidade entre a gravidade e intensidade da conduta, inclusive quanto ao número de usuários atingidos*, esse critério consiste em garantir que a penalidade seja proporcional à gravidade da infração, levando em consideração o número de usuários afetados. Ele está alinhado com o princípio da proporcionalidade, que exige que a gravidade da conduta seja proporcional à intensidade da sanção aplicada. Isso envia um sinal claro de que comportamentos graves ou que afetam muitos usuários serão tratados com medidas mais severas.
- f) *circunstâncias agravantes e atenuantes*. Essas circunstâncias são listadas no Anexo I da norma em comento.
- g) *histórico de infrações da concessionária*. Infrações anteriores, com trânsito em julgado, vão aumentando a gravidade do comportamento da concessionária, dessa forma esse histórico vai agravando as penalidades.
- h) *reincidência da concessionária no cometimento da infração*, consiste em verificar se a concessionária cometeu a mesma infração anteriormente, e, assim como no critério anterior a penalidade deve ser agravada pela repetição no comportamento da concessionária.

302. Esses critérios são importantes para garantir que as penalidades sejam aplicadas de maneira justa e proporcional, de acordo com a gravidade e as circunstâncias de cada infração cometida pela concessionária.

§1º O processo administrativo simplificado tramitará por duas instâncias:

I – primeira instância: em subunidade da Superintendência competente;

II – segunda instância: Superintendência competente.

303. O parágrafo 1º, estabelece que procedimento administrativo para a aplicação de penalidades funcionará em duas instâncias, sendo que a primeira instância será desempenhada por uma das gerências da SUROD ou pelas coordenações ou escritórios regionais. Nesta etapa inicial, a subunidade será responsável por conduzir o processo administrativo relacionado à penalidade. Sendo que, a infração ou descumprimento será analisado, e a penalidade apropriada será determinada, de acordo com os procedimentos estabelecidos na Resolução nº 5.083, de 2016.
304. Na sequência, caso a concessionária deseje contestar a penalidade aplicada na primeira instância, o processo pode ser encaminhado à segunda instância, representada pelo Gabinete da SUROD, sendo o superintendente competente para revisar a decisão e considerar qualquer recurso ou argumento apresentado pela concessionária.

§2º No processo administrativo simplificado não caberá recurso à Diretoria.

305. Este dispositivo diz que, no caso processo administrativo simplificado, não cabe recurso à Diretoria. Isso tem o sentido de que, após a decisão do SUROD na segunda instância, a concessionária não pode recorrer à Diretoria para contestar a penalidade. O processo administrativo estará finalizado nesse ponto. Note-se, no entanto, que essa regra é geral, todavia há contratos nas primeira e segunda rodadas de concessão que preveem a existência de terceira instância, devendo ser, portanto, consideradas.

§3º A pena de declaração de inidoneidade será aplicada pela Diretoria, em instância única.

306. Essa pena de declaração de inidoneidade está prevista no 78-A da Lei nº 10.233/2001. Por ser uma penalidade de natureza mais severa, deverá ser aplicada pela Diretoria da ANTT em instância única, ou seja, a declaração de inidoneidade não passará pelo processo de duas instâncias como as outras penalidades, sendo decidida diretamente pela Diretoria.

Art. 53. A ANTT, no prazo máximo de quinze dias úteis, contado do trânsito em julgado do processo administrativo sancionador, informará e manterá atualizados os dados relativos às sanções por ela aplicadas, para fins de publicidade no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e no Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), instituídos no âmbito do Poder Executivo Federal, conforme disposto em legislação específica.

307. O disposto no artigo faz referência a uma exigência prevista no art. 161 da Lei nº 14.133:

Art. 161. Os órgãos e entidades dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário de todos os entes federativos deverão, no prazo máximo 15 (quinze) dias úteis, contado da data de aplicação da sanção, informar e manter atualizados os dados relativos às sanções por eles aplicadas, para fins de publicidade no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e no Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), instituídos no âmbito do Poder Executivo federal.

308. Esses cadastros têm como objetivo listar empresas que sofreram sanções administrativas e são usados como instrumentos de transparência, permitindo que essas informações estejam acessíveis ao público e a outros órgãos públicos. Este artigo se alinha com práticas de divulgação e transparência, garantindo a visibilidade das sanções aplicadas pela ANTT.

Seção II

Advertência

Art. 54.

Art. 54. A penalidade de advertência será aplicada por escrito, diretamente ou mediante conversão, nas hipóteses previstas em regulamento e no contrato de concessão, que não justifique penalidade mais gravosa.

309. O artigo estabelece que a penalidade de advertência só será aplicada nos casos estritamente previstos no contrato de concessão e no Regulamento das Concessões Rodoviárias, que não justifique a aplicação de uma penalidade mais severa. Assim, a advertência não pode ser aplicada de forma arbitrária ou discricionária, devendo ser fundamentada em infrações ou descumprimentos específicos que estejam claramente definidos nessas normas e regulamentos.
310. Caracteriza-se a advertência, por ser uma penalidade de natureza mais branda, geralmente usada como um aviso formal para a concessionária em situações em que o descumprimento não é considerado tão grave a ponto de justificar penalidades mais severas, como multas ou a declaração de inidoneidade. Sua aplicação deve ser transparente e estar de acordo com as disposições contratuais e regulatórias, proporcionando assim um equilíbrio entre a necessidade de cumprir as obrigações e a adoção de medidas punitivas proporcionais às infrações cometidas.

Seção III

Multa

Subseção I

Multa específica

Art. 55.

Art. 55. A aplicação da penalidade de multa específica ocorrerá quanto quando configurada a infração relativa a:

I – parâmetro de desempenho de conservação;

II – obrigação econômico-financeira; e

III - outras hipóteses previstas no contrato de concessão, exceto para parâmetros de desempenho de manutenção, no Regulamento das Concessões Rodoviárias e demais regulamentações da ANTT aplicáveis às concessionárias.

311. O artigo estabelece a aplicação da penalidade de multa específica em casos de infração relacionados a três áreas principais: (I) parâmetros de desempenho de conservação, (II) obrigações econômico-financeiras, e (III) outras situações previstas no contrato de concessão, no Regulamento das Concessões Rodoviárias e nas normas da ANTT aplicáveis às concessionárias.

312. No entanto, ele faz uma distinção importante ao excluir a aplicação dessa multa específica para infrações relativas aos parâmetros de desempenho de manutenção. Nesses casos, a penalidade aplicável será aquela prevista diretamente no contrato de concessão, e não a multa específica descrita neste artigo. Essa diferenciação destaca que o tratamento das infrações relacionadas à manutenção possui regras próprias, vinculadas às cláusulas contratuais estabelecidas previamente, garantindo assim que as sanções sejam proporcionais e adequadas ao tipo de descumprimento verificado.

Art. 56.

Art. 56. A multa específica sobre infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação poderá ser lavrada pela unidade competente para cada elemento da infraestrutura ou cada serviço operacional que não tenha sido atendido, exauridas as medidas preventivas.

313. O artigo estabelece que, quando a concessionária não cumprir os parâmetros de desempenho de conservação estabelecidos para elementos específicos da infraestrutura ou serviços operacionais, e as medidas preventivas se revelarem ineficazes para corrigir a situação, a unidade competente tem a autoridade para aplicar multas específicas relacionadas a essas infrações. Cada infração específica pode resultar em uma penalidade separada.

Art. 57. A multa específica sobre infrações relativas a obrigações econômico-financeiras poderá ser lavrada pela Superintendência competente:

I – para cada documento ou instrumento econômico-financeiro; e

II - para cada ação de fiscalização que constate inconformidade ou conjunto de inconformidades sobre a condição financeira da concessionária.

314. O dispositivo acima menciona a forma como as multas específicas relacionadas a infrações relacionadas a obrigações econômico-financeiras serão aplicadas e lavradas pela Superintendência competente no contexto das concessões rodoviárias.

315. Defere-se do inciso I deste artigo, que a Superintendência competente está autorizada a aplicar multas específicas separadamente para cada documento ou instrumento econômico-financeiro. Assim, se a concessionária cometer infrações em múltiplos documentos ou instrumentos relacionados às obrigações econômico-financeiras, cada um deles poderá resultar em uma multa distinta. Essa abordagem permite uma maior precisão na aplicação das sanções, garantindo que cada infração seja tratada individualmente.

316. Além disso, a Superintendência poderá aplicar multas específicas com base em cada ação de fiscalização que constate inconformidades ou um conjunto de inconformidades relacionadas à condição financeira da concessionária, ou seja, se durante uma única ação de fiscalização forem identificadas várias inconformidades que afetam a condição financeira da concessionária, uma única multa específica poderá ser aplicada com base nessas constatações.

317. Esse procedimento detalhado para a aplicação de multas em relação a obrigações econômico-financeiras visa garantir que as infrações nessa área sejam tratadas de forma apropriada e que as penalidades sejam proporcionais às irregularidades identificadas. Além disso, a separação das multas por documento ou ação de fiscalização permite um acompanhamento transparente e claro das penalidades impostas no contexto das concessões rodoviárias.

Art. 58.

Art. 58. O auto de infração de multa específica poderá ser lavrado pelo agente de fiscalização:

I - caso a concessionária não saneie a inconformidade após o esgotamento do prazo decorrente da aplicação de medida preventiva;

II - caso a concessionária incorra em inconformidade após esgotado o limite de lavratura de medida preventiva; ou

III - quando não couber aplicação de medida preventiva.

318. O artigo em comento apresenta as situações para lavratura do auto de infração de multa específica, sendo o primeiro caso aquele em que a concessionária não resolver a inconformidade após o vencimento do prazo decorrente da aplicação da medida preventiva.

319. Outro caso que deflagrar a lavratura do auto de infração de multa específica será quando concessionária cometer a inconformidade após exceder o limite de lavratura de instrumentos de medidas preventivas.

320. Além dos casos supracitados, a emissão do auto de infração poderá ocorrer diretamente em ação de fiscalização em segundo ou terceiro nível ou em fiscalização extraordinária, quando não for apropriada a aplicação de medida preventiva.

321. Note-se, neste ponto, a busca pela escalada das medidas a serem tomadas, em caso de descumprimento das regras acordadas pela concessionária, o que caracteriza a abordagem responsiva da fiscalização.

Art. 59.

Art. 59. Cada ação de fiscalização poderá resultar na identificação de infrações autônomas, não se aplicando a regra da continuidade delitiva se observada a inconformidade em ações de fiscalização subsequentes.

322. O artigo estabelece que cada ação de fiscalização pode resultar na identificação de infrações autônomas. Essa disposição enfatiza que cada infração será tratada

independentemente, mesmo que ocorra em ações de fiscalização subsequentes, e não será considerada continuidade delitiva.

323. O princípio da continuidade delitiva é um conceito jurídico que se refere à consideração de múltiplos atos criminosos, praticados de forma sequencial e unitária, como um único crime para efeitos de aplicação da pena. Esse princípio está fundamentado na ideia de que, quando uma pessoa comete uma série de delitos da mesma natureza e em situações semelhantes, esses atos devem ser tratados como uma única infração penal, mesmo que ocorra em momentos distintos.

324. O fundamento legal para o princípio da continuidade delitiva varia de acordo com o ordenamento jurídico de cada país. No Brasil, por exemplo, o Código Penal Brasileiro trata desse princípio nos artigos 71 e 288, que prevê:

Art. 71 –

Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, praticar dois ou mais crimes da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, deverão os subsequentes ser descobertos como continuação do primeiro, aplicar-se-lhe a pena de um só dos crimes, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, cumuladas, em qualquer caso, com a pena correspondente à violência.

325. Este artigo estabelece as condições para a aplicação da continuidade delitiva. Para que os atos sejam considerados como continuação do primeiro, devem ocorrer da mesma espécie, com semelhança nas condições de tempo, lugar, maneira de execução, entre outros fatores. O princípio da continuidade delitiva tem como objetivo evitar a duplicidade excessiva de penas quando uma série de ações criminosas é praticada de forma contínua, garantindo uma resposta proporcional e consistente ao conjunto de condutas delituosas.

326. Esse princípio foi adaptado ao modelo da fiscalização das concessões rodoviárias por meio do Parecer Técnico nº 096/2016/GEFOR/SUINF". No entanto, a equipe técnica que trata da fiscalização entendeu que o referido parecer deveria ser revisto pelos termos da resolução em comento. O critério temporal deve abarcar todo o ciclo de fiscalização, também cada ação de fiscalização compreendida dentro dele, motivo pelo qual se faz necessária a exclusão do conceito de continuidade delitiva. Isso se justifica porque as concessões rodoviárias envolvem contratos complexos e específicos, cujas infrações devem ser avaliadas de maneira individualizada em relação

às obrigações contratuais. A não aplicação da continuidade delitiva permite uma análise mais detalhada e específica de cada infração, considerando as nuances do contrato. Avaliar cada infração separadamente permite que o julgamento aplicado seja adaptado à gravidade específica de cada violação, garantindo a efetividade na correção do comportamento da concessionária, possibilitando, dessa forma uma abordagem mais preventiva e corretiva; além de permitir a implementação de medidas específicas para evitar a reincidência e melhorar o cumprimento das obrigações contratuais.

Parágrafo único. Considera-se continuidade delitiva as infrações enquadradas no mesmo dispositivo do Anexo III, e observadas na mesma ação de fiscalização.

327. O parágrafo único define a continuidade delitiva no contexto das infrações cometidas pelas concessionárias, estabelecendo que infrações enquadradas no mesmo dispositivo do Anexo III e observadas durante a mesma ação de fiscalização serão consideradas como parte de um único ato delituoso contínuo. Isso implica que múltiplas infrações similares, ocorrendo dentro de uma mesma ação de fiscalização, serão tratadas de forma conjunta, o que pode influenciar na avaliação das penalidades e medidas corretivas aplicáveis. Essa abordagem busca assegurar uma interpretação coerente e justa das infrações, evitando a fragmentação de penalidades para condutas essencialmente contínuas.

Art. 60.

Art. 60. A multa específica será calculada conforme art. 61 desta resolução, considerando:

I – a classificação da concessionária na data da infração;

II - as seguintes faixas de receita tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior à data do cometimento da infração (RTL):

RTL (em milhões de reais)	RTL limite inferior (em milhões de reais)
De $100 \leq \text{RTL} < \text{R\$ } 200$	100
$\text{R\$ } 200 \leq \text{RTL} < \text{R\$ } 350$	200
$\text{R\$ } 350 \leq \text{RTL} < \text{R\$ } 500$	350
$\text{R\$ } 500 \leq \text{RTL} < \text{R\$ } 900$	500
$\text{RTL} \geq 900$	900

III - o grupo de infração;

IV - o fator base da multa, observados seus limites inferiores e superiores; e

V - as circunstâncias agravantes e atenuantes, constantes do Anexo I.

328. O artigo 60 é formulado com base nos princípios e diretrizes da OCDE para auxiliar os órgãos reguladores e de fiscalização na aplicação eficaz das penalidades e na condução de inspeções.

329. Neste contexto, o artigo estabelece uma estrutura para o cálculo das multas específicas, considerando vários elementos-chave:

a) *classificação da concessionária*: a abordagem considera que as concessionárias poderão ter diferentes níveis de conformidade regulatória. Concessionárias bem classificadas ("A" ou "B") demonstram um bom histórico de conformidade, o que indica que estão mais dispostas a seguir as regras. Portanto, essas concessionárias receberão um tratamento mais flexível, com foco em incentivos para manter e aprimorar seu desempenho. Já as concessionárias mal classificadas ("C" ou "D") podem enfrentar penalidades mais severas, pois demonstraram um histórico de não conformidade. Essas penalidades são projetadas para desencorajar comportamentos inadequados e incentivar a conformidade.

b) *faixa de receita tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior à data do cometimento da infração (RTL), em que se enquadra a concessionária*: o cálculo das multas leva em consideração a receita anual obtida da arrecadação do pedágio pela concessionária, descontados os tributos e encargos fiscais devidos, o que reflete

sua capacidade financeira. De acordo com a receita auferida pela concessionária, ela será alocada em uma das cinco faixas de RTL para fins de cálculo do valor da multa específica. Assim, concessionárias com maior receita tarifária líquida estarão sujeitas a penalidades mais substanciais, uma vez que sua capacidade de pagamento é maior em comparação com concessionárias de menor porte.

Tabela 1. Receita tarifária líquida das concessionárias - exercício 2022 (em milhares de reais)

QTD	CONCESSIONÁRIA	RECEITA DE PEDÁGIO (R\$*1000)	TRIBUTOS (R\$)	RECEITA LÍQUIDA (R\$*1000)
1	ACCIONA CONCESSIONES RODOVIA DO AÇO S/A - K-INFRA	102.882	-8.914	94.068
2	AUTOPISTA FERNAO DIAS S/A	418.543	-37.200	572.300
3	AUTOPISTA FLUMINENSE S/A	220.755	-25.384	377.951
4	AUTOPISTA LITORAL SUL S/A	596.053	-53.331	1.558.566
5	AUTOPISTA PLANALTO SUL S/A	226.487	-19.937	268.102
6	AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT S/A	581.039	-51.677	708.939
7	CONCESSAO RODOVIARIA JUIZ DE FORA - RIO S/A - CON CER	289.706	-25.625	270.112
8	CONCEBRA – CONC. DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S/A	274.211	-23.720	591.938
9	CONCESSIONARIA BR-040 S/A	455.040	-38.264	427.724
10	CONC. CATARINENSE DE RODOVIAS S/A - CCR VIA COSTEIRA	179.695	-15.728	280.835
11	CONC. DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO SUL S/A - CCR VIASUL	470.194	-40.815	862.254
12	CONCESSIONARIA DE RODOVIA SUL - MATOGROSSENSE S/A - CCR MSVIA	164.251	-23.495	205.812
13	CONC. DE RODOVIAS MINAS GERAIS GOIAS S/A - ECO50	327.046	-28.419	517.512
14	CONCESSIONARIA RIO - SAO PAULO S/A - CCR RIO-SP	970.415	-94.790	1.162.372
15	CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO ARAGUAIA S.A	116.719	-9.687	880.689
16	CONCESSIONARIA ECOVIAS DO CERRADO S/A	174.788	-14.205	498.938
17	CONCESSIONARIA PONTE RIO-NITEROI S/A - ECOPONTE	155.385	-14.140	175.211
18	ECORIOMINAS - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A	70.670	-5.815	139.166
19	CONCESSIONARIA ROTA DO OESTE S/A	519.700	-43.459	635.296
20	ECO101 CONCESSIONARIA DE RODOVIAS S/A	224.667	-19.450	494.703
21	EMPRESA CONCESSIONARIA DE RODOVIAS DO SUL S/A - ECOSUL	421.773	-36.653	431.473
22	TRANSBRASILIANA - CONCESSIONARIA DE RODOVIA S/A	193.220	-17.297	259.769
23	VIABAHIA CONCESSIONARIA DE RODOVIAS S/A	360.977	-31.713	367.978
24	CONCESSIONÁRIA VIA BRASIL BR-163			557.064
TOTAL		7.514.216	-679.718	12.338.772

Fonte: Demonstrações Financeiras Auditadas da ANTT

- c) *grupo de infração*: as infrações são agrupadas com base em características comuns, como natureza da infração, impacto sobre os usuários, entre outros fatores. Esse agrupamento ajuda a estabelecer padrões para a aplicação de penalidades e a garantir que infrações similares recebam tratamento consistente. Os grupos de infrações foram originalmente previstos na Resolução ANTT 4.071, de 3 de abril de 2013, mas durante as discussões do RCR esses grupos, bem como o conteúdo de algumas infrações foram revistos sendo reduzido de 148 para 67 infrações.
- d) *Fator base da multa*: o fator base da multa é um valor inicial usado como referência para o cálculo da penalidade. Esse valor é determinado com base na gravidade da infração, considerando o potencial impacto negativo sobre a regulamentação e os usuários. Existem limites mínimos e máximos para garantir que as penalidades sejam proporcionais e justas.
- e) *Circunstâncias agravantes e atenuantes*: as circunstâncias agravantes são fatores que podem aumentar a gravidade da infração, enquanto as atenuantes podem diminuí-la. Essas circunstâncias são identificadas no Anexo I da regulamentação.

330. Esses elementos combinados formam uma estrutura para calcular multas específicas que são proporcionais, justas e eficazes na dissuasão de infrações e na promoção da conformidade regulatória. O objetivo final é garantir que as penalidades sejam aplicadas de maneira consistente e equitativa, contribuindo para a integridade do setor regulado e o cumprimento das regulamentações.

§1º Para o cálculo da multa será considerado o limite inferior da faixa da receita tarifária líquida na qual a concessionária está inserida.

331. O §1º estabelece o valor que será considerado para fins de cálculo da multa de cada faixa de Receita Tarifária Líquida (RTL).

332. Assim, conforme tabela apresentada no inciso II do caput, para uma concessionária que tenha RTL que esteja na primeira faixa (maior ou igual a 100 e

menor que 200 milhões de reais), o valor da multa será de 100 milhões de reais, ou seja, o menor valor da faixa de RTL.

§ 2º Os fatores base inferior e superior da multa serão calculados a partir da seguinte equação:

$$FBM = FCR * FCL * FGI$$

FBM: fator base da multa

FCR: fator de criticidade, variável de 0,018 a 0,020 e que define o limite inferior e superior do fator base da multa;

FCL: fator de classe, variável em função da classificação da concessionária, conforme disposto na Tabela 1, Anexo II; e

FGI: fator de grupo de infração, conforme disposto na Tabela 2, Anexo II.

333. O §1º descreve a fórmula para calcular os fatores base inferior e superior da multa em infrações regulatórias. Esses fatores são fundamentais para determinar o valor da multa a ser aplicada.

334. FBM (Fator Base da Multa): esse é o fator principal que determina o valor da multa. É calculado com base em outros fatores, e sua faixa de valores é definida pelo fator de criticidade (FCR).

335. FCR (Fator de Criticidade): o fator de criticidade será aplicado pelo julgador, conforme o caso, ao analisar as circunstâncias de cada caso o valor aplicado deverá estar inserido no intervalo de 0,018 a 0,020. Um FCR mais alto significa um valor de multa mais alto, refletindo a criticidade da infração.

336. FCL (Fator de Classe): este fator é variável e depende da classificação da concessionária, conforme especificado na Tabela 1 do Anexo II da resolução. A classificação da concessionária pode ser de "B" a "D". O FCL reflete o histórico de conformidade da concessionária, com concessões melhor classificadas recebendo tratamento mais favorável.

337. FGI (Fator de Grupo de Infração): Este fator leva em consideração a natureza da infração e sua gravidade. Existem cinco grupos de infrações, do mais leve ao mais grave. O FGI é ajustado com base no grupo ao qual a infração pertence. Infrações mais graves terão um FGI mais alto.

§ 3º As circunstâncias agravantes e atenuantes ensejarão, respectivamente, concomitantemente, ampliação e redução do valor da multa específica e serão calculados a partir da seguinte equação:

$$AGT = \left(FAG * \sum Ag_i \right) - \left(FAT * \sum At_i \right)$$

AGT: fator consolidado de agravantes e atenuantes;

FAG: fator de agravantes, variável em função da classe da concessionária, conforme disposto na Tabela 1, Anexo II; e

Ag_i: soma dos fatores individuais de cada circunstância agravante identificada, conforme disposto na Tabela 3, Anexo II;

FAT: fator de atenuantes, variável em função da classe da concessionária, conforme disposto na Tabela 1, Anexo II; e

At_i: soma dos fatores individuais de cada circunstância atenuante identificada, conforme disposto na Tabela 3, Anexo II.

338. Esse parágrafo estabelece a fórmula para calcular o valor final da multa, levando em consideração as circunstâncias agravantes e atenuantes. Ela é composta dos seguintes elementos:

339. AGT (Fator consolidado de agravantes e atenuantes): Este é o fator que leva em consideração as circunstâncias agravantes e atenuantes. Ele é calculado considerando tanto esses dois fatores. Ele será usado para ajustar o valor da multa, ampliando-o ou reduzindo-o, dependendo das circunstâncias específicas.

340. FAG (Fator de agravantes): Este fator varia com base na classe da concessionária, indo de "B" a "D" como definido na Tabela 1 do Anexo II da resolução.

Concessionárias bem classificadas terão um FAG mais alto, o que pode aumentar o valor da multa em caso de circunstâncias agravantes.

341. FAT (Fator de atenuantes): Similar ao FAG, o FAT varia com base na classe da concessionária. Concessionárias bem classificadas terão um FAT mais baixo, o que pode reduzir o valor da multa em caso de circunstâncias atenuantes.
342. Ag_i (Soma dos fatores individuais de agravantes): Essa parte da fórmula considera a soma dos fatores individuais associados a cada circunstância agravante específica, conforme estipulado na Tabela 3 do Anexo II. Cada circunstância agravante tem um valor associado.
343. At_i (Soma dos fatores individuais de atenuantes): Da mesma forma, essa parte da fórmula envolve a soma dos fatores individuais associados a cada circunstância atenuante identificada, de acordo com a Tabela 3 do Anexo II.
344. Em resumo, essa fórmula calcula o impacto das circunstâncias agravantes e atenuantes no valor da multa. Ela considera tanto a classificação da concessionária quanto as circunstâncias específicas do caso para determinar se a multa será aumentada (caso de agravantes) ou reduzida (caso de atenuantes). Isso torna o processo de penalização mais justo e adaptável às circunstâncias de cada infração.

Art. 61.

Art. 61. O valor final da multa específica será obtido a partir da seguinte equação:

$$VFM = \left[RTL_{inf} * \left(\frac{FBM}{100} \right) \right] * \left[1 + \left(\frac{AGT}{100} \right) \right]$$

onde:

VFM: valor final da multa específica, expresso em reais;

RTL_{inf} : limite inferior da faixa da receita tarifária líquida na qual a concessionária está inserida;

FBM: fator base da multa específica; e

AGT: fator consolidado de agravantes e atenuantes.

345. Este artigo estabelece a fórmula para calcular o valor final da multa específica.
346. VFM (valor final da multa específica): Este é o valor final da multa que será aplicado à concessionária como penalidade pela infração cometida.
347. RTL_{inf} (limite inferior da faixa da receita tarifária líquida na qual a concessionária está inserida): O RTL é a receita proveniente da arrecadação de pedágio pela concessionária, descontados os tributos e demais encargos fiscais devidos, no ano financeiro anterior à data em que a infração foi cometida. Para fins de cálculo da multa, valor que será considerado é o menor valor faixa de RTL à qual a concessionária esteja inserida.
348. FBM (fator base da multa específica): Este é o fator base da multa, calculado conforme artigo anterior, com base na classificação da concessionária, na fórmula específica do fator base.
349. AGT (fator consolidado de agravantes e atenuantes): Fator calculado conforme artigo anterior com base nas circunstâncias agravantes e atenuantes.
350. A fórmula considera, portanto, a receita tarifária líquida da concessionária, descontados os tributos e demais encargos fiscais devidos (RTL), que a alocará em uma das faixas de RTL da tabela apresentada no inciso II do art. 62; a partir dessa informação, o valor da multa será o limite inferior da faixa de RTL, que será ajustado com base no fator base da multa (FBM) e no fator consolidado de agravantes e atenuantes (AGT). O resultado (VFM) é o valor da multa que a concessionária deve pagar devido à infração cometida, considerando essas variáveis. Isso permite uma abordagem mais justa e adaptada ao impacto financeiro da infração para a concessionária.

Parágrafo único. A utilização da fórmula prevista no caput, com os descontos previstos no contrato de concessão e na regulação da ANTT, não poderá resultar em valor superior a 200% (duzentos por cento) nem em valor inferior a 20% (vinte por cento) do fator base da multa multiplicado pelo RTL da concessionária.

351. Este parágrafo único estabelece limites para o valor final da multa, considerando os descontos previstos no contrato de concessão e na regulação da ANTT. A fórmula mencionada no caput do artigo, que calcula o valor final da multa, não pode resultar

em um valor superior a 200% do fator base da multa multiplicado pela receita tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, (RTL) da concessionária, nem pode ser inferior a 20% desse mesmo valor. Dessa forma, a multa deverá ficar dentro desses limites, garantindo que não seja excessivamente alta nem excessivamente baixa, proporcionando um equilíbrio nas penalidades. Isso ajuda a garantir que as multas sejam proporcionais às infrações cometidas, levando em consideração a capacidade financeira da concessionária.

Art. 62.

Art. 62. Para concessionária classificada na data do fato como de classe A, constatada infração passível de penalidade de multa específica, o agente de fiscalização emitirá notificação de infração para mera ciência, vedada a aplicação de penalidade e a instauração de processo administrativo simplificado.

352. Para as concessionárias classificadas como de classe A na data em que ocorre a infração passível de multa específica, o agente de fiscalização emitirá uma notificação de infração para mera ciência, não havendo, portanto, a aplicação imediata de penalidade nem a instauração de um processo administrativo simplificado para a aplicação da multa. No entanto, a concessionária ainda é responsável por corrigir as inconformidades identificadas.
353. Tal prática está alinhada com os princípios de ação responsiva e boas práticas regulatórias defendidos pela OCDE, uma vez que as empresas de classe A são aquelas que atingiram um alto padrão de desempenho e conformidade regulatória. Essa diferenciação permite que os recursos regulatórios se concentrem nas áreas de maior risco ou nas concessionárias com histórico de conformidade mais fraco.
354. A emissão de uma notificação de infração para mera ciência, sem aplicação imediata de penalidades, é uma prática responsiva. Isso dá à concessionária de classe A, reconhecida pelo alto padrão de conformidade regulatória, a oportunidade de tomar conhecimento da infração e corrigi-la sem a imposição imediata de multas. É uma abordagem que incentiva a autocorreção por parte da concessionária. Todavia, importante destacar que a prática sucessiva de não conformidade não corrigida implicará na alteração da classificação da concessionária, em sua próxima avaliação.

§ 1º Para concessionária classificada na data do fato como de classe B, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1, 2 ou 3 será convertida em advertência se a conjugação das circunstâncias agravantes e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.

355. Essa disposição também incorpora princípios de ação responsiva e eficiência regulatória, alinhados com as boas práticas regulatórias promovidas pela OCDE. A conversão da multa em advertência para concessionárias de classe B quando a infração for do grupo 1, 2 ou 3 demonstra uma abordagem responsiva e proporcional. Isso permite que as concessionárias corrijam suas ações sem a imposição de penalidades financeiras significativas. Neste ponto, é importante ressaltar que são cinco grupos de multas, sendo 1 as infrações consideradas mais leves e 5 mais graves.

356. A conversão de multa para penalidade só poderá ser feita nas infrações dos grupos de 1 a 3, corroborando com a ideia responsiva de gradação das penalidades. Além disso, a exigência de que a penalidade seja reduzida em pelo menos 50% do seu valor original indica um compromisso com a aplicação proporcional das penalidades. Com isso busca-se incentivar as concessionárias a agirem de forma diligente para corrigir as infrações e demonstra a disposição ANTT em considerar o contexto e as circunstâncias específicas de cada caso.

§2º Para concessionária classificada na data do fato como de classe C, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1 será convertida em advertência se a conjugação das circunstâncias agravantes e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.

357. Da mesma forma que o §1º, essa disposição também incorpora princípios de ação responsiva e eficiência regulatória, alinhados com as boas práticas regulatórias promovidas pela OCDE.

358. Neste caso, é prevista a conversão da multa em advertência para concessionárias de classe C quando a infração for do grupo 1 demonstra uma abordagem responsiva e proporcional.

359. Além disso, destaca-se a exigência de que a penalidade seja reduzida em pelo menos 50% do seu valor original, novamente indicando um compromisso com a aplicação proporcional das penalidades.

§3º A penalidade de multa específica não será convertida em advertência para concessionária classificada na data do fato como de classe D, ressalvadas as regras aplicáveis ao regime de recuperação regulatória prevista no capítulo XII deste Regulamento.

360. Essa disposição indica que as concessionárias com um histórico de desempenho inadequado ou insatisfatório, conforme sua classificação na data da infração, não terão o benefício da conversão da multa em advertência.

361. Essa abordagem reflete a ênfase na responsabilidade das concessionárias em manter altos padrões de qualidade e conformidade regulatória. Concessionárias com classificação D geralmente têm um histórico de problemas e, portanto, é considerado importante aplicar penalidades financeiras para incentivar melhorias em seu desempenho e conformidade.

362. Contudo, o parágrafo ressalva que, se a concessionária estiver no regime de recuperação regulatória, conforme previsto no Capítulo XII desta resolução, podem ser aplicadas regras especiais que flexibilizam a conversão ou mitigação das penalidades. Essa exceção permite que concessionárias em recuperação tenham uma chance de regularizar suas operações sem sofrer penalidades excessivas, mas com condições rigorosas e monitoramento por parte da ANTT.

363. Portanto, o parágrafo busca equilibrar a aplicação da lei com a promoção de um comportamento regulatório responsivo e de melhoria contínua.

§4º A aplicação do disposto neste artigo não afasta o dever da concessionária de sanear as inconformidades identificadas.

364. O §4º do Art. 62 deixa claro que, mesmo que a penalidade seja atenuada ou não aplicada em razão da classificação da concessionária, a responsabilidade de sanar as falhas ou irregularidades persiste. A concessão de tratamento diferenciado nas penalidades não implica em dispensa das ações corretivas necessárias para garantir a conformidade com as obrigações contratuais e regulamentares.

Subseção II

Multa moratória

Art. 63.

Art. 63. A penalidade de multa moratória será aplicada quando configurada a infração relativa a:

I – parâmetro de desempenho de manutenção;

II – obra obrigatória;

III – descumprimento de medida cautelar; e

IV – outras hipóteses previstas no contrato de concessão ou no Regulamento das Concessões Rodoviárias.

365. A pena de multa moratória é uma penalidade que pode ser aplicada quando ocorrem infrações específicas no contexto das concessões rodoviárias. Essas infrações incluem:

- a) *parâmetro de desempenho de manutenção*: se a concessionária não cumprir os padrões estabelecidos para a manutenção regular da rodovia, poderá ser penalizada com uma multa moratória. O objetivo desse dispositivo é incentivar a concessionária a manter a rodovia em boas condições, prevenindo desgastes que possam comprometer a segurança viária e o fluxo adequado de veículos. Caso os padrões de manutenção não sejam atendidos, a multa moratória é aplicada para punir a falha e pressionar a concessionária

a cumprir suas obrigações conforme os termos do contrato de concessão e das normas da ANTT.

- b) *obra obrigatória*: quando a concessionária não cumpre com suas obrigações relacionadas à realização de obras obrigatórias, como a construção, ampliação, manutenção, ou outras intervenções necessárias para a adequada prestação dos serviços rodoviários. Essas obras são especificadas no contrato de concessão e devem ser realizadas de acordo com os prazos e padrões estabelecidos.
- c) *descumprimento de medida cautelar*: quando a concessionária não atende às medidas cautelares impostas pela ANTT para corrigir problemas emergenciais ou irregularidades identificadas durante a fiscalização. Essas medidas podem envolver ações imediatas para garantir a segurança dos usuários ou a qualidade do serviço.
- d) *outras hipóteses previstas*: além das infrações relacionadas a obras obrigatórias e descumprimento de medidas cautelares, a multa moratória pode ser aplicada em outras situações especificadas no contrato de concessão e no Regulamento das Concessões Rodoviárias. Isso amplia a gama de possíveis infrações que podem resultar em penalidades financeiras.

§1º Qualquer fração residual de hora ou de dia será considerada como hora ou dia completo, para fins de aplicação da multa moratória.

366. Esse dispositivo destaca que qualquer atraso, mesmo que seja uma pequena fração de tempo, pode resultar na aplicação de uma penalidade completa.

§2º A pena de multa moratória não será submetida à dosimetria.

367. Ao contrário da multa específica, que possui uma dosimetria variável com base em circunstâncias específicas, a multa moratória não é submetida à dosimetria no caso concreto. Ou seja, a penalidade tem uma quantia fixa determinada no regulamento, independentemente das circunstâncias do caso.

§3º Na fiscalização de parâmetros de desempenho de conservação e de gestão econômico-financeira, não será lavrado auto de infração para aplicação de multa moratória.

368. O §3º estabelece que, durante a fiscalização de parâmetros de desempenho de conservação e de gestão econômico-financeira, nos casos de descumprimento de obrigações relacionadas a esses parâmetros, a concessionária não estará sujeita a uma multa adicional por atraso no cumprimento das obrigações. Em vez disso, a penalização pode ser aplicada por meio de outros mecanismos ou multas específicas, de acordo com o disposto no regulamento específico.

369. A multa específica oferece uma relação mais clara entre a infração cometida e a deliberação aplicada, o que pode simplificar o entendimento das partes envolvidas sobre as razões para a aplicação da sanção. Essa clareza na relação causa e efeito fortalece a eficácia da orientação como instrumento de correção de comportamento e estímulo ao cumprimento contratual.

§4º Na hipótese de multa moratória, caso seja necessária a inspeção *in loco*, a contagem deverá ser suspensa a partir do envio de documentos pela concessionária referente ao saneamento da inconformidade até a data da inspeção.

370. Caso seja necessária uma inspeção *in loco* para verificar se as correções foram efetivamente realizadas, a contagem da multa permanece interrompida até a data da inspeção. Isso garante que a concessionária não seja penalizada enquanto as verificações estão em andamento.

Art. 64.

Art. 64. A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias poderá ser aplicada em caso de descumprimento de prazo, de escopo ou parâmetro técnico ou divergência em relação a norma técnica ou ao projeto de engenharia aceito pela ANTT em relação a obra obrigatória.

371. Os contratos de concessão rodoviária estabelecem obrigações específicas para as concessionárias, incluindo prazos para a execução de obras, padrões técnicos a serem seguidos e normas de engenharia a serem cumpridas. O descumprimento desses compromissos pode afetar negativamente a qualidade da infraestrutura e dos serviços prestados.
372. A aplicação da multa moratória em casos relacionados a obras obrigatórias evidencia a importância de cumprir os prazos, escopos técnicos e parâmetros estabelecidos nos contratos de concessão rodoviária. A multa moratória, aplicada em razão de atrasos no cumprimento de obrigações contratuais, tem um caráter mais geral e dissuasivo, incentivando o cumprimento pontual das obrigações pela notificação. A imposição de uma compensação financeira adicional pela mora visa promover a negociação para cumprir seus compromissos dentro dos prazos estipulados, contribuindo para a regularidade das operações.

§1º A multa moratória poderá ser lavrada pela Superintendência competente para cada obra obrigatória com inexecução total ou parcial, observado o disposto neste Capítulo e na resolução específica.

373. A multa moratória será aplicada pela Superintendência competente para cada obra obrigatória que não tenha sido executada total ou parcialmente. Essa restrição se justifica por ser a Superintendência responsável por tomar decisões estratégicas e de maior impacto, incluindo a aplicação de multas moratórias, visto que estas podem ter implicações financeiras significativas para a operação. Além disso, a Superintendência pode garantir a uniformidade nas decisões de aplicação de multas moratórias, evitando variações arbitrárias que poderiam ocorrer se diferentes fiscais fossem encarregados dessa função.

§2º A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada por mês de atraso, ou fração residual inferior, e:

I – por quilômetro ou fração inferior, para obras lineares, tais como duplicação, obra de manutenção de nível de serviço, túnel, correção de traçado, cabeamento, iluminação, faixa adicional e via marginal, sejam de estoque de melhorias ou não; e

II – por unidade, para obras não lineares, tais como edifício operacional, passarela, passagem inferior, ponto de parada de ônibus, retorno, interconexão e acesso, sejam de estoque de melhorias ou não.

374. A aplicação da multa por mês de atraso é uma maneira de quantificar o tempo de descumprimento das obrigações contratuais. Isso incentiva a concessionária a cumprir prazos estabelecidos, garantindo que as obras sejam concluídas de acordo com o cronograma previsto.

375. A diferenciação entre obras lineares e não lineares considera a natureza das obras. Obras lineares, como duplicação de vias e correção de traçado, podem ter um impacto direto na capacidade e eficiência da rodovia, afetando os usuários. Portanto, a aplicação por quilômetro ou fração é uma maneira de medir o impacto potencial dessas obras.

376. Para obras não lineares, como edifícios operacionais, passarelas e acessos, a aplicação por unidade reflete a importância dessas estruturas para a operação e segurança da rodovia. Cada uma dessas obras pode ter um impacto significativo no serviço prestado aos usuários.

377. A referência ao "estoque de melhorias" indica que as obrigações relacionadas a obras podem incluir tanto melhorias na infraestrutura existente quanto a construção de novas estruturas. A multa moratória se aplica independentemente se a obra é parte de melhorias já existentes ou se é uma nova adição.

§3º A multa moratória será calculada pela multiplicação de percentual sobre o valor de referência da obra obrigatória, proporcional à parcela não executada da obra, indicada na manifestação técnica da fiscalização, conforme inciso I do § 2º do Art. 25, e terá a seguinte gradação:

I - grupo 1: 0,9% (nove décimos por cento); e

II – grupo 2: 1,8% (um inteiro e oito décimos por cento).

378. O §3º estabelece que o cálculo da multa moratória para infrações relacionadas a obras obrigatórias será feito multiplicando um percentual sobre o valor de referência da obra, proporcional à parcela não executada da obra.
379. A proporcionalidade prevista garante que a penalidade seja justa e correspondente ao grau de inexecução. Isso evita penalizações desproporcionais e incentiva a conclusão das obras de maneira gradual e contínua.
380. Além disso, o valor da multa moratória dependerá do grupo ao qual a infração pertence. Esses grupos e valores ajudam a determinar a penalidade a ser aplicada em casos de atrasos ou outras infrações relacionadas a obras obrigatórias, com base na gravidade e nas circunstâncias específicas de cada infração.

§4º A multa moratória prevista no §3º será calculada pelo valor de referência da obra estabelecido:

I – no contrato de concessão para a respectiva obra ou categoria de obra, para obras obrigatórias previstas inicialmente no contrato de concessão; e

II – no orçamento do respectivo projeto de engenharia aceito, para obras obrigatórias não previstas inicialmente no contrato de concessão.

381. A determinação do valor da multa moratória com base no contrato de concessão ou no orçamento do projeto de engenharia aceito é uma abordagem prática para estabelecer uma penalidade proporcional ao descumprimento das obrigações da concessionária no setor rodoviário.
382. Quando se tratar de obra obrigatória prevista no contrato de concessão desde o início, o valor de referência da obra está estabelecido nesse contrato.
383. Para obras obrigatórias não previstas originalmente no contrato de concessão, o valor de referência da obra será obtido a partir do orçamento do projeto de engenharia aceito pela ANTT.

§5º Para apuração da multa moratória, o valor de referência da obra que trata o §4º será atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês

que antecede sua aplicação, empregando como data base para o cálculo aquela utilizada na fonte de origem.

384. A utilização do IPCA como índice de atualização do valor de referência da obra é uma prática sólida que contribui para a estabilidade e equidade dos contratos, considerando as mudanças nos preços ao longo do tempo.

385. O IPCA permite a uniformização do índice de reajuste comumente utilizado para atualização de valores em contratos similares. Isso simplifica a gestão contratual e promove maior transparência e previsibilidade para as partes envolvidas.

§6º A contagem da multa moratória terá como:

I – termo inicial, o dia seguinte ao término do prazo previsto no contrato de concessão para conclusão da obra obrigatória; e

II – termo final, a data de envio, pela concessionária à ANTT, de comprovação de conclusão da obra obrigatória para ateste pelo agente de fiscalização.

386. O termo inicial da contagem da multa moratória começa no "dia seguinte ao término do prazo previsto no contrato de concessão para conclusão da obra obrigatória." Ou seja, que, após o vencimento do prazo estipulado no contrato para a realização da obra, começa a contar o período em que a concessionária está sujeita à aplicação da multa. É um mecanismo que incentiva a conclusão oportuna das obras obrigatórias.

387. Já o termo final da contagem da multa moratória é a "a data de envio pela concessionária da comprovação de conclusão da obra para ateste pelo agente de fiscalização." Em outras palavras, a multa continua a ser aplicada até que a concessionária envie a comprovação de conclusão da obra. Este é o ponto em que a multa moratória é interrompida.

388. Ao estabelecer como termo final a data de envio pela concessionária da comprovação de conclusão da obra, a proposta assegura que a contagem da multa seja mais justa e alinhada com os princípios da regulação responsiva.

§7º A contagem de que trata o §6º será interrompida em caso de reprogramação de obra, hipótese na qual a ANTT consolidará os valores apurados da multa moratória aplicada para fins de cobrança.

389. O §7º estabelece que a contagem da multa moratória referente a obras obrigatórias será interrompida em caso de reprogramação da obra. Ou seja, quando a concessionária tiver a necessidade de alterar o cronograma originalmente previsto para a execução de uma obra, e essa reprogramação for aprovada pela ANTT, a contagem do tempo de atraso, que é base para a aplicação da multa moratória, será suspensa.

390. Essa interrupção tem como objetivo evitar que a concessionária seja penalizada por um atraso decorrente de uma alteração de cronograma aprovada pela própria ANTT, que pode ser necessária por razões técnicas ou imprevistos que justifiquem a reprogramação. Durante essa interrupção, os valores das multas acumuladas até o momento da reprogramação são consolidados pela ANTT e posteriormente cobrados, caso aplicável.

391. Essa previsão oferece flexibilidade na execução de obras obrigatórias, permitindo ajustes no planejamento sem penalidades adicionais, desde que a concessionária justifique adequadamente a necessidade de reprogramação e a ANTT a aceite.

§8º A proporcionalidade da multa moratória de que trata o §3º se aplica apenas às concessionárias que aderirem ao Regulamento das Concessões Rodoviárias

392. O §8º estabelece que a proporcionalidade de que trata o §3º será aplicada somente a quem aderir ao regulamento. Tal dispositivo visa preservar o espírito do regulamento das concessões rodoviárias, sob a ótica da regulação responsiva.

Art. 65.

Art. 65. A penalidade de multa moratória não será convertida em advertência.

393. Ao contrário de algumas outras penalidades que podem ser convertidas em advertência em determinadas circunstâncias, a multa moratória deve ser aplicada

como uma penalidade pecuniária e não pode ser substituída por uma advertência, independentemente das condições do caso. Isso demonstra a gravidade que a ANTT atribui ao descumprimento de prazos, escopos ou parâmetros técnicos em obras obrigatórias, sendo tratado de forma mais rigorosa em termos de penalização.

Subseção III

Dolo por parte de administrador ou controlador

Art. 66.

Art. 66. Será aplicada multa específica no valor de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) da multa aplicada à concessionária ao administrador ou controlador que tiver agido com dolo no cometimento da infração.

394. A aplicação da sanção de multa a administrador ou controlador em caso de dolo encontra previsão legal no art. 78-E da lei nº 10.233, de 2001:

Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.

395. O artigo estabelece que, se houver evidências de dolo (intenção deliberada) por parte de administradores ou controladores, serão aplicadas multas específicas a essas pessoas. O valor da multa pode variar de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) do valor da multa aplicada à concessionária – porcentagem exata dentro dessa faixa será determinada com base na gravidade da conduta do administrador ou controlador em questão.

396. Optou-se pela exclusão da culpa como fundamento para a aplicação de multa específica, visando aprimorar a segurança jurídica e alinhar a norma ao princípio da responsabilidade subjetiva em sanções administrativas. Essa alteração assegura que a penalidade recaia apenas sobre atos intencionais (dolo), evitando penalizações excessivas por mera negligência, imprudência ou imperícia, e promovendo

proporcionalidade e razoabilidade na responsabilização dos administradores e controladores.

§1º Se o controlador da concessionária for pessoa jurídica, aplica-se disposto no caput aos seus dirigentes ou administradores.

397. O §1º ressalta os casos em que o controlador for pessoa jurídica e o alcance da sanção aos seus dirigentes ou administradores.

398. Tal dispositivo encontra amparo legal na nova Lei de Licitações, a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, conforme trecho destacado abaixo:

Art. 160. A personalidade jurídica poderá ser desconsiderada sempre que utilizada com abuso do direito para facilitar, encobrir ou dissimular a prática dos atos ilícitos previstos nesta Lei ou para provocar confusão patrimonial, e, nesse caso, todos os efeitos das sanções aplicadas à pessoa jurídica serão estendidos aos seus administradores e sócios com poderes de administração, a pessoa jurídica sucessora ou a empresa do mesmo ramo com relação de coligação ou controle, de fato ou de direito, com o sancionado, observados, em todos os casos, o contraditório, a ampla defesa e a obrigatoriedade de análise jurídica prévia.

399. Isso significa que se houver infrações cometidas pela concessionária devido a ações dolosas, os dirigentes ou administradores associados à entidade controladora também serão responsabilizados pelas sanções, ampliando a responsabilidade para indivíduos diretamente envolvidos nas decisões ou atividades que levaram à infração, além da própria pessoa jurídica.

§2º Sendo aplicada advertência à concessionária, a base de cálculo da multa específica aplicada ao administrador ou controlador na forma do caput será o equivalente à multa que, em tese, caberia em razão da mesma infração.

400. O §2º estabelece que quando uma advertência é aplicada à concessionária, a base de cálculo da multa específica que será aplicada ao administrador ou controlador da empresa, em caso de constatação de dolo por parte destes, será calculada com base na multa que, em tese, seria cabível pela mesma infração. Essa disposição visa responsabilizar individualmente os administradores ou controladores

que tenham tido participação nas infrações, mesmo que a concessionária tenha recebido uma advertência.

§3º Sendo aplicada multa moratória à concessionária, a base de cálculo da multa específica aplicada ao administrador ou controlador na forma do caput será o saldo final da multa moratória.

401. O §3º estabelece que a penalidade aplicada aos administradores ou controladores levará em consideração o valor da multa moratória que foi imposta à concessionária devido ao descumprimento dos prazos ou outras infrações relacionadas a obras obrigatórias. Esse cálculo visa responsabilizar os administradores ou controladores de forma proporcional à gravidade da infração que resultou na multa moratória da concessionária.

§4º Caso ocorra a troca de controle societário, permanecerá responsabilização pessoal dos administradores que tenham, antes das operações, incorrido em culpa ou dolo na prática de infrações previstas nessa Resolução, contrato ou em outras normas jurídicas.

402. O §4º estabelece que, mesmo com a transferência de controle acionário, os administradores anteriores que tenham sido identificados como responsáveis por atos irregulares, não serão isentos da responsabilização pelas infrações cometidas durante seu mandato. A troca de controle não exime esses administradores de responderem por ações irregulares ou ilegais realizadas enquanto estavam no comando da concessionária. Essa disposição visa garantir a continuidade da responsabilidade individual dos administradores envolvidos em práticas ilícitas ou inadequadas, independentemente de mudanças no controle acionário da empresa.

§5º A culpabilidade do administrador ou controlador será apurada nos autos do processo administrativo sancionador.

403. O §5º estabelece que a culpabilidade do administrador ou controlador será apurada no decorrer de um processo administrativo sancionador. Esse parágrafo

ênfatiza a importância de um devido processo legal para garantir que a responsabilidade individual do administrador ou controlador seja devidamente avaliada antes da imposição de qualquer penalidade. A análise de dolo exige uma investigação aprofundada dos atos praticados e sua relação com as infrações cometidas pela concessionária, garantindo que a responsabilização seja justa e fundamentada.

Subseção IV

Disposições comuns

Art. 67.

Art. 67. O valor final da multa, específica ou moratória, será corrigido pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), desde o trânsito em julgado até seu pagamento, nos termos do art. 37-A da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, e do art. 5º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

404. O artigo estabelece que o valor final da multa, seja ela específica ou moratória, será corrigido pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) a partir do trânsito em julgado da decisão que a impôs até a data de seu pagamento. Essa correção monetária visa a atualizar o valor da multa ao longo do tempo para refletir as variações da taxa SELIC, que é uma taxa de juros referencial utilizada pelo governo brasileiro. Isso garante que o valor da multa não seja erodido pela inflação e permaneça justo ao longo do tempo até que seja efetivamente pago pela concessionária infratora. A utilização da SELIC como índice de correção é uma prática comum em questões financeiras e tributárias no Brasil.

Art. 68.

Art. 68. O valor da multa específica não poderá ultrapassar o limite previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

405. O art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001, estabelece o valor máximo da sanção de multa em decorrência de infrações relacionadas aos serviços abrangidos pela lei:

Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)”

406. Trata-se de um limite claro para a imposição da sanção de multas relacionadas aos setores regulados pela ANTT, objeto da Lei nº 10.233, de 2001, que não deverá exceder a quantia de R\$ 10.000.000 (dez milhões de reais).

§1º A Superintendência competente adotará as providências para cobrança ao atingir o limite legal de que trata o caput.

407. A afirmação indica que, uma vez atingido esse limite legal, a Superintendência competente é obrigada a tomar medidas para a cobrança da multa. Assim, se a multa imposta a um infrator atingir ou ultrapassar o limite máximo permitido pela Lei nº 10.233, de 2001, (R\$ 10.000.000,00), a autoridade tem o dever de iniciar o processo de cobrança da multa.

408. Essa obrigação de adotar providências para a cobrança ajuda a garantir que as multas impostas sejam efetivamente recolhidas, o que é importante para a eficácia do sistema de aplicação das normas e para desencorajar comportamentos infratores.

§2º O valor da multa moratória será consolidado anualmente após o encerramento do ciclo da fiscalização, sendo então enviado para fins de cobrança.

409. No tocante à multa moratória já existe posicionamento da Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do PARECER n. 00394/2021/PF-ANTT/PGF/AGU e confirmado na NOTA n. 00410/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, nos seguintes termos:

*Aplica-se a penalidade de multa moratória por dia de atraso na execução física, nos termos do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2007, Item 19.14, quando do término da respectiva obra (marco final), sendo a data final no cronograma o marco inicial do computo da mora.
A diretriz está correta, aplicável unicamente às obras e serviços obrigatórios, encontrando fundamento na cláusula 19.14 do Contrato de*

Concessão. Vencido o prazo para a conclusão de obra ou serviço obrigatório, inicia-se o cômputo da mora, que deve ser consolidada anualmente em processo administrativo próprio, calculando-se a multa respectiva pela multiplicação dos dias em mora pela quantidade de URTs (5 URTs para obras e 8 URTs para operação do lote rodoviário), a cada ano.

A mora é interrompida pela conclusão da obra/serviço obrigatório ou por sua reprogramação, desde que previamente aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT nos termos do art. 5º, §2º, da Resolução ANTT. 1.187/05.

410. A razão para esse posicionamento é a necessidade de que a ANTT adote ações e medidas eficazes para assegurar que a concessionária cumpra todas as obrigações estipuladas no contrato de concessão.

411. A finalidade da multa é induzir a concessionária a cumprir suas obrigações de maneira eficiente e no prazo estipulado, sem criar um ônus excessivo que comprometa a viabilidade do contrato. Exatamente por isso, a multa moratória se encerra no momento da nova fiscalização, devendo ser consolidada e enviada para fins de cobrança da multa.

§3º Iniciado novo ciclo de fiscalização, se constatado que a obrigação continua sendo descumprida, deve ser aplicada nova multa moratória.

412. A aplicação de uma nova multa moratória no novo ciclo de fiscalização reflete a continuidade do descumprimento e o compromisso da ANTT em assegurar que a concessionária cumpra suas obrigações. Essa abordagem busca manter a pressão sobre a concessionária para o cumprimento dos prazos, sem criar um ônus excessivo, que possa comprometer a viabilidade do contrato.

Art. 69.

Art. 69. Sobre o valor da multa correspondente à infração cometida, no âmbito do processo administrativo sancionador, será concedido desconto de:

I - 40% (quarenta por cento), caso a concessionária reconheça o cometimento da infração em manifestação apresentada no prazo da defesa prévia e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de trinta dias após notificação da ANTT; e

II - 20% (vinte por cento), caso a concessionária renuncie ao direito de apresentar recurso e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de trinta dias contado da notificação da decisão de primeira instância

413. Os descontos previstos no artigo têm a finalidade de incentivar a concessionária a resolver o processo administrativo de maneira mais rápida e eficiente, economizando tempo e recursos tanto para a concessionária quanto para a Administração Pública. Isso está alinhado com o princípio da finalidade, que busca garantir que as ações da administração pública sejam orientadas para objetivos legítimos e justos.

Art. 70.

Art. 70. O parcelamento de débitos para quitação de multas aplicadas observará o disposto em regulamentação específica.

414. O parcelamento de débitos é uma prática comum em questões de cobrança de multas e dívidas em diversos contextos legais. Essa prática permite que os devedores dividam o valor devido em parcelas mensais, facilitando o cumprimento das obrigações financeiras. No contexto específico da ANTT, a Resolução nº 5.830, de 2018, estabelece as regras e procedimentos para o parcelamento de débitos relacionados multas aplicadas pela ANTT em razão do exercício do seu poder de polícia.

Seção IV

Declaração de inidoneidade

Art. 71.

Art. 71. A pena de declaração de inidoneidade:

I - será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato de concessão.

II - poderá ser aplicada a empresa ou consórcio licitante, concessionária ou controlador.

415. O artigo estabelece que a pena de declaração de inidoneidade para licitar ou contratar pode ser aplicada a diversas partes envolvidas em processos de licitação, concessão e contratação, conforme dispõe o art. 78-I da Lei nº 10.233, de 2001:

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

416. Essa pena é uma medida extrema que pode ser aplicada quando se constatada condutas fraudulentas ou ilegais que tenham como finalidade comprometer o processo de licitação ou a adequada execução de contratos de concessão. Ela pode ser aplicada a diferentes partes envolvidas em processos de licitação e concessão. Assim, não apenas as empresas ou consórcios licitantes, mas também as concessionárias ou seus controladores podem estar sujeitos a essa penalidade, caso tenham praticado atos ilícitos que justifiquem a aplicação da declaração de inidoneidade. Essa medida visa responsabilizar as partes envolvidas em conformidade com as normas legais e regulamentações, garantindo a integridade e a legalidade dos processos de licitação e concessão.

Parágrafo único. A pena de declaração de inidoneidade impedirá o responsável de licitar ou contratar com o Poder Público pelo prazo de cinco anos.

417. O parágrafo estabelece as consequências da pena de declaração de inidoneidade.

Quando alguém é declarado inidôneo, ou seja, essa pessoa ou empresa está impedida de participar de processos de licitação ou celebrar contratos com o Poder Público pelo período de cinco anos.

418. Tal disposição está em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233:

Art. 78-J. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período.

419. Trata-se de medida importante tomada para proteger os interesses públicos, garantir a integridade dos processos de licitação e contratação e desencorajar comportamentos antiéticos ou ilegais por parte das partes envolvidas.

CAPÍTULO IX

DENÚNCIA ESPONTÂNEA

Art. 72.

Art. 72. A concessionária poderá, antes da realização de qualquer ação de fiscalização pela ANTT, apresentar denúncia espontânea, indicando a ocorrência de inconformidade e a adoção de medidas efetivas e imediatas voltadas ao seu saneamento.

420. O artigo trata da possibilidade de a concessionária apresentar uma denúncia espontânea à ANTT antes da realização de qualquer ação de fiscalização. Essa denúncia espontânea consiste na comunicação voluntária da concessionária sobre a ocorrência de uma inconformidade, juntamente com a adoção de medidas efetivas e imediatas para corrigi-la.

421. O trecho em questão está alinhado com princípios de ação responsiva e com diretrizes da OCDE relacionadas à melhoria da conformidade regulatória e ao estímulo à autorregulação.

422. A ação responsiva, como preconizada pelo kit de ferramentas da OCDE, visa promover uma abordagem proativa das partes reguladas em relação ao cumprimento das normas e regulamentos. Ao permitir que a concessionária denuncie espontaneamente inconformidades e tome medidas corretivas por conta própria, antes mesmo de uma ação de fiscalização, esse trecho do regulamento demonstra um incentivo à autorregulação, onde as empresas reguladas são encorajadas a monitorar seu próprio cumprimento das obrigações regulatórias.

423. Esse mecanismo tem benefícios significativos, tais como: 1) prevenção de infrações: a denúncia espontânea permite que a concessionária identifique e corrija irregularidades de forma proativa, reduzindo o risco de infrações regulatórias; 2) eficiência regulatória: ao evitar a necessidade de ações de fiscalização extensivas para detectar e corrigir irregularidades, a regulação torna-se mais eficiente; e 3) redução de custos, uma vez que a identificação precoce e a correção de

inconformidades podem resultar em economia de recursos financeiros e humanos tanto para a concessionária quanto para a ANTT.

§1º A denúncia espontânea constitui ato unilateral da concessionária que independe de aceitação pela ANTT.

424. A denúncia espontânea é uma ação unilateral da concessionária, ou seja, ela pode fazê-lo por iniciativa própria, sem necessidade de aprovação ou aceitação por parte da ANTT.

§2º Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo sancionatório ou ação de fiscalização relacionado com a infração.

425. A denúncia espontânea deve ser apresentada antes do início de qualquer procedimento administrativo sancionatório ou ação de fiscalização relacionada com a infração. Dessa forma, se a ANTT já estiver investigando a questão, a denúncia espontânea não será válida.

§3º É vedada a apresentação de denúncia espontânea:

I – referente à inconformidade que tenha sido objeto de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta; e

II - relativa à inconformidade sobre obras obrigatórias e sobre parâmetros de desempenho nos trinta dias que antecederem o término do ano-concessão.

426. A denúncia espontânea não pode ser usada para relatar a mesma inconformidade que já tenha sido objeto de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta. Isso evita que a concessionária use esse mecanismo repetidamente para as mesmas questões.

427. Há ainda uma restrição temporal em relação às denúncias espontâneas: não é permitida a apresentação de denúncia espontânea relativa a inconformidades relacionadas a obras obrigatórias e parâmetros de desempenho nos trinta dias que

antecedem o término do ano-concessão. Essa restrição tem como objetivo evitar que as concessionárias ao avaliarem que não cumprirão as regras regulatórias e contratuais que levem em consideração o ano-concessão façam a denúncia como forma de protelar o cumprimento devido.

Art. 73.

Art. 73. Apresentada a denúncia espontânea, a concessionária deverá demonstrar saneamento da irregularidade em até:

I – três meses, para infrações relativas a obras obrigatórias;

II – três meses, para infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura;

III – cinco dias, para infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura;

IV – um mês, para infrações relativas a parâmetros de desempenho dos serviços operacionais;

V – um mês, para infrações relativas a obrigações econômico-financeiras;

VI – o prazo estabelecido assinado pela Superintendência competente, para infrações relativas a outras obrigações.

428. O artigo estabelece prazos para que a concessionária demonstre o saneamento de irregularidades após a apresentação de denúncia espontânea. Os prazos variam de acordo com o tipo de infração cometida e visam garantir a rápida correção das irregularidades e a regularização das obrigações contratuais da concessionária.

Parágrafo único. No mesmo prazo previsto no caput, a concessionária deverá apresentar plano para evitar reincidência na inconformidade de mesma natureza.

429. O parágrafo único do artigo estabelece que, dentro desses prazos, a concessionária também deve apresentar um plano para evitar a reincidência na inconformidade de mesma natureza. Dessa forma, não basta apenas corrigir o

problema imediato; a concessionária deve propor medidas para garantir que o mesmo tipo de irregularidade não ocorra novamente no futuro. Essa abordagem visa a prevenção e a melhoria contínua da conformidade contratual.

Art. 74

Art. 74. O acompanhamento do saneamento do descumprimento de obrigação contratual indicado em denúncia espontânea será de competência:

I – da unidade competente, para infrações referentes a obras obrigatórias e a parâmetros de desempenho; e

II – da Superintendência competente, nas demais hipóteses.

430. O artigo estabelece a competência para o acompanhamento do saneamento das inconformidades indicadas em denúncia espontânea.

431. Unidade competente (I): Para infrações relativas a obras obrigatórias e parâmetros de desempenho, o acompanhamento do saneamento será realizado pela competente. Isso revela que as equipes de uma unidade específica serão responsáveis por monitorar o progresso da correção dessas irregularidades.

432. Superintendência Competente (II): Nas demais hipóteses, ou seja, para todas as outras infrações não relacionadas a obras obrigatórias ou parâmetros de desempenho, a responsabilidade pelo acompanhamento do saneamento recai sobre a Superintendência competente.

Parágrafo único. Superado o prazo sem saneamento da inconformidade, o agente de fiscalização adotará as medidas cabíveis.

433. O parágrafo único do artigo estabelece que, se o prazo para o saneamento da inconformidade indicada na denúncia espontânea for ultrapassado sem que a correção tenha sido efetuada, o agente de fiscalização adotará as medidas cabíveis, que poderão ser preventivas, cautelares ou sancionatórias. Isso demonstra a importância da observância dos prazos estabelecidos para corrigir as irregularidades

após a denúncia espontânea. O não cumprimento desses prazos pode resultar na aplicação de medidas adicionais para a concessionária.

Art. 75.

Art. 75. A apresentação de denúncia espontânea pela concessionária terá os seguintes efeitos:

I – exclui a responsabilidade da concessionária, caso cumpridas as condicionantes de que trata o art. 72; e

II – configura assunção de responsabilidade e renúncia ao direito de defesa e de recurso, em caso de não saneamento da inconformidade, desde que o não saneamento e suas consequências estejam diretamente ligados aos fatos constantes da denúncia.

434. O artigo descreve os efeitos da apresentação de uma denúncia espontânea pela concessionária.

435. Exclusão de responsabilidade: a apresentação da denúncia espontânea exclui a responsabilidade da concessionária se ela cumprir as condições estabelecidas no artigo 72. Ou seja, se a concessionária denunciar a irregularidade e cumprir as obrigações relacionadas ao saneamento dela, ela não será responsabilizada ou penalizada por essa infração específica.

436. Assunção de responsabilidade e renúncia ao direito de defesa e recurso: se a inconformidade denunciada não for sanada e essa falta de correção estiver diretamente relacionada aos fatos mencionados na denúncia espontânea, a concessionária assume a responsabilidade por essa infração e renuncia ao direito de defesa e recurso. Infere-se que a concessionária não terá o direito de contestar ou recorrer da penalidade resultante da infração denunciada.

Parágrafo único. A apresentação de denúncia espontânea não obsta a aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

437. O parágrafo único esclarece que a apresentação da denúncia espontânea não impede a aplicação de mecanismos destinados a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Isso indica que, mesmo após a denúncia, a ANTT pode tomar medidas para garantir que o contrato de concessão continue equilibrado economicamente, considerando a infração denunciada e suas consequências.

CAPÍTULO X

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Seção I

Disposições gerais

Art. 76

Art. 76. A concessionária poderá celebrar Compromisso de Ajustamento de Conduta com a ANTT, com o objetivo de corrigir descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares.

438. O termo de ajustamento de conduta tem como objetivo corrigir o descumprimento de obrigações contratuais, legais ou regulamentares. Essa modalidade encontra referência no art. 1º, §2º, da Resolução nº 5.823, de 2018:

Art. 1º Os compromissos de ajustamento de conduta firmados entre a ANTT e Agentes Regulados observarão os requisitos e procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

...

§2º O compromisso de ajustamento de conduta será tomado por meio de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC e terá por objeto a correção de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, pelo Agente Regulado.

439. Isso revela que as partes podem concordar em adotar medidas específicas para corrigir irregularidades ou não conformidades identificadas no contrato de concessão ou na legislação e regulamentos relacionados.

440. O Termo de Ajustamento de Conduta - TAC pode ser entendido como um instrumento voltado à promoção do interesse público, mediante acordo firmado com a Administração objetivando a reparação ou adequação de conduta pelo particular. O TAC possui expressivo potencial de eficácia, particularmente quando comparado com o processo sancionatório tradicional.

441. A ANTT foi uma das primeiras Agências Reguladoras a prever o instrumento, com a edição da Resolução nº 152, de 16 de janeiro de 2003. Posteriormente, o instrumento foi previsto no bojo da Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004. Referidos normativos foram revogados. A vigente regulamentação do compromisso de ajustamento de conduta no âmbito da ANTT está insculpida na Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, que visou sanar uma vacância regulamentar de procedimento, diante do contido na Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016. Este último normativo tratava o TAC de forma insuficiente, em seus artigos 14 a 16, que passaram a revogados com a publicação daquele normativo.
442. No âmbito da SUROD foram firmados vários compromissos de ajustamento de conduta, desde o ano de 2013. Inconteste o fato de que a regulamentação do procedimento no âmbito da ANTT, mediante a Resolução nº 5.823, de 2018, trouxe melhorias com a definição de padrões a serem seguidos. Ocorre que o referido normativo não é específico para o campo das concessões rodoviárias, que possui suas peculiaridades. Assim, sabiamente, o art. 27 do referido normativo previu que as Superintendências competentes disciplinarão, por meio de ato interno, questões procedimentais específicas de cada área, caso seja necessário, respeitando-se os termos da resolução. Todavia, a SUROD o fez por meio de portaria. Contudo, diante do novo entendimento exarado pela Res. 5.976/2022, art. 105, VI e VII, que previu ser a portaria dos titulares das unidades organizacionais apenas para execução de atividades administrativas das respectivas unidades, enquanto que atos que impacte regulados devem ser publicados por meio de instrução normativa, e esta, por sua vez não podem trazer inovações, apenas orientar a execução de normas superiores, entendeu-se que o conteúdo da citada portaria deveria ser remanejado para o RCR4.
443. O termo de ajustamento de conduta é um acordo celebrado entre a Administração Pública e particulares ou empresas para corrigir condutas irregulares ou inadequadas em relação a normas, regulamentos ou leis. Sua importância reside em: a) resolver litígios de forma ágil e extrajudicial; b) promover a conformidade voluntária com a regulamentação; c) evitar processos judiciais demorados e custosos; d) estabelecer compromissos e metas para alcançar a conformidade; e) garantir transparência e participação das partes interessadas; f) adaptar as regras à

evolução das circunstâncias e necessidades; g) contribuir para uma regulação mais eficaz e eficiente; e h) focar nos resultados desejados e no interesse público.

444. Em resumo, o termo de ajustamento de conduta é uma ferramenta importante para alcançar o cumprimento das leis e regulamentos, resolver conflitos e promover uma regulação mais eficaz e responsiva.

445. O texto proposto no RCR4 para regulamentação do termo de ajustamento de conduta não é inovação, pois ele deriva na sua grande maioria da Portaria SUROD nº 24, de 29 de janeiro de 2021. As alterações feitas serão pontuadas e justificadas neste documento.

Parágrafo único. A celebração do Compromisso de Ajustamento de Conduta interrompe a mora, em relação às obrigações objeto do ajuste, a partir do início de sua eficácia.

446. O parágrafo único estipula que, uma vez celebrado o Compromisso de Ajustamento de Conduta e iniciado seu cumprimento, a concessionária tem a interrupção da mora relativa às obrigações incluídas no ajuste. Isso significa que as penalidades por atraso ou inadimplência ficam suspensas a partir do momento em que o compromisso começa a produzir efeitos, evitando, por exemplo, o acúmulo de multas moratórias enquanto a concessionária cumpre o que foi ajustado.

Art. 77

Art. 77. O compromisso de ajustamento de conduta será tomado por meio de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC e terá eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de junho de 1985 .

447. O Art. 77 prevê que o compromisso será formalizado por meio de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), conferindo a esse instrumento um caráter oficial e com força de cumprimento obrigatório. A eficácia desse termo é a de um título executivo extrajudicial, o que significa que, caso a concessionária descumpra o TAC, a ANTT pode buscar a execução do termo diretamente no âmbito judicial, sem a

necessidade de um processo judicial prévio para comprovar a existência da obrigação.

448. Essa força executiva está amparada no art. 5º da Lei nº 7.347/1985, que trata da Ação Civil Pública e permite que acordos feitos para corrigir danos ou descumprimentos tenham caráter coercitivo:

“Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar: (Redação dada pela Lei nº 11.448, de 2007).

....

§ 6º Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.”

449. Dessa forma, o TAC firmado entre a ANTT e a concessionária se torna um instrumento jurídico poderoso, pois facilita a sua cobrança e execução, dando maior segurança para o cumprimento das obrigações ajustadas.

Art. 78

Art. 78. O termo de ajustamento de conduta seguirá modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente, devendo conter, no mínimo:

I - descrição das obrigações descumpridas:

- a) discriminação detalhada das obrigações contratuais, legais ou regulamentares descumpridas;**
- b) referência específica aos dispositivos descumpridos;**
- c) processos administrativos que tenham por objeto o acompanhamento e a fiscalização de cada obrigação, se houver; e**
- d) valor de cada obrigação descumprida, ainda que de forma estimada, se for o caso.**

II - plano de ação para correção dos descumprimentos:

- a) detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para corrigir os descumprimentos;**

- b) recursos financeiros e materiais a serem empregados; e**
- c) prazos específicos para a implementação de cada ação.**

III - cronograma de execução:

- a) cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das obrigações pactuadas; e**
- b) prazo individual para correção de cada obrigação descumprida.**

IV - garantias:

- a) tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das obrigações;**
- b) valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das obrigações pactuadas; e**
- c) prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do termo de ajustamento de conduta, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.**

V - fiscalização e monitoramento:

- a) mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no termo de ajustamento de conduta;**
- b) responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das obrigações; e**
- c) procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do termo de ajustamento de conduta após o seu termo final.**

VI - penalidades pelo descumprimento:

- a) penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das obrigações pactuadas; e**
- b) critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.**

VII - valor de referência do termo de ajustamento de conduta; e

VIII - procedimentos de revisão e ajustes no termo de ajustamento de conduta.

450. O artigo estabelece os requisitos mínimos para a elaboração do termo de ajustamento de conduta, detalhando as obrigações descumpridas e as ações corretivas necessárias para saná-las. O termo de ajustamento de conduta deve ser claro e estruturado, contendo informações sobre as obrigações, prazos, garantias, fiscalização e possíveis penalidades.
451. Além disso, o artigo reforça a importância de mecanismos de fiscalização e penalidades para garantir o cumprimento do termo de ajustamento de conduta, com a previsão de garantias financeiras e monitoramento detalhado. A inclusão de um cronograma, plano de ação e a possibilidade de revisão proporcionam flexibilidade e segurança jurídica, promovendo o equilíbrio entre a correção de falhas e a manutenção das obrigações contratuais.

Art. 79

Art. 79. O valor de referência do termo de ajustamento de conduta será o somatório dos valores das obrigações que constituam seu objeto, corrigido monetariamente da data do inadimplemento até a data de assinatura do termo.

452. O artigo estabelece o valor de referência para o termo de ajustamento de conduta. Esse valor é calculado somando-se os valores das obrigações que constam nos processos administrativos relacionados ao termo, corrigindo-os monetariamente a partir da data do inadimplemento (quando as obrigações não foram cumpridas) até a data de assinatura do termo de ajustamento de conduta.
453. Dessa forma, o valor de referência do termo de ajustamento de conduta na modalidade plano de ação reflete o montante total das obrigações não cumpridas, atualizado para refletir o valor corrigido no momento da celebração do acordo. Esse valor é fundamental para determinar as penalidades e as medidas que serão aplicadas em caso de descumprimento do termo.

Parágrafo único. A atualização dos valores das obrigações de que trata o caput será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

454. O parágrafo único estabelece que a atualização dos valores das obrigações mencionadas no caput (no valor de referência do termo de ajustamento de conduta) será feita com base no Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), que é um índice oficial de inflação utilizado no Brasil. Caso o IPCA seja substituído por outro índice oficial no futuro, esse novo índice será utilizado para realizar a atualização dos valores.

Art. 80.

Art. 80. O termo de ajustamento de conduta preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.

455. O artigo estabelece que o termo de ajustamento de conduta poderá prever a obrigação da concessionária de contratar uma garantia para assegurar o pagamento da multa em caso de descumprimento das obrigações estabelecidas no termo. Essa garantia serve como uma espécie de segurança financeira para garantir que, em caso de descumprimento, a multa possa ser paga. Dessa forma, a concessionária assume a responsabilidade de garantir o cumprimento das obrigações estipuladas no termo de ajustamento de conduta.

§1º A garantia de que trata o caput deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor de referência.

456. O parágrafo 1º estabelece que a garantia exigida no termo de ajustamento de conduta deve ter um valor correspondente a 15% do valor de referência. Ou seja, que a concessionária precisa fornecer uma garantia financeira que represente 15% do valor total das obrigações estabelecidas no termo, como uma forma de assegurar o pagamento da multa em caso de não cumprimento dessas obrigações.

§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do termo de ajustamento de conduta sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.

457. O parágrafo 2º estabelece que a garantia exigida no termo de ajustamento de conduta deve ser apresentada pela concessionária em até trinta dias a partir da celebração do termo. Se a garantia não for fornecida dentro desse prazo, isso poderá resultar na rescisão do termo de ajustamento de conduta e na aplicação das penalidades previstas no mesmo. Portanto, a concessão deve cumprir esse requisito no prazo estipulado.

§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no inciso VI do art. 78 possam ser revertidas em desconto tarifário.

458. O §3º do art. 80 estabelece que a exigência de garantia financeira para assegurar o cumprimento do termo de ajustamento de conduta pode ser dispensada caso as penalidades por descumprimento sejam convertidas em desconto tarifário. Essa disposição oferece uma alternativa prática para a concessionária, permitindo que, em vez de comprometer recursos financeiros imediatos como garantia, ela se comprometa a compensar eventuais descumprimentos por meio de ajustes tarifários.

Art. 81.

Art. 81. A extinção do termo de ajustamento de conduta por descumprimento não exige a concessionária de executar as obrigações inadimplidas e previstas no contrato de concessão.

459. Se a concessionária não cumpriu suas obrigações contratuais e, como parte do acordo com a ANTT, concordou em realizar um plano de ação para regularizar a situação, o término do termo de ajustamento de conduta não elimina a obrigação da

concessionária de cumprir as obrigações originalmente estipuladas no contrato de concessão. O termo de ajustamento de conduta pode ser uma medida para corrigir um descumprimento específico, mas não substitui as obrigações contratuais de longo prazo da concessionária.

460. Portanto, mesmo que o termo de ajustamento de conduta seja extinto ou finalizado, a concessionária ainda é obrigada a cumprir todas as obrigações estabelecidas no contrato de concessão, sob pena de estar sujeita a sanções e penalidades adicionais.

Art. 82.

Art. 82. O termo de ajustamento de conduta preverá a aplicação de multa, observada a seguinte gradação:

I - 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas.

II - 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

III - 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

461. O dispositivo estabelece as penalidades que podem ser aplicadas quando há o descumprimento de um termo de ajustamento de conduta. As penalidades estão relacionadas ao percentual de inexecução das obrigações pactuadas:

462. Essas penalidades visam incentivar o cumprimento das obrigações pactuadas no termo de ajustamento de conduta e assegurar que a concessionária execute as ações necessárias para cumprir o acordo. O valor da multa aumenta conforme a gravidade da inexecução das obrigações. Essa escala de valores é uma inovação do RCR4 e está em linha com o conceito de regulação responsiva de gradação de benefícios e penalidades, de acordo com o comportamento da concessionária.

Art. 83.

Art. 83. Para preservação do equilíbrio econômico-financeiro, os efeitos financeiros decorrentes das alterações implementadas pelo termo de ajustamento de conduta em relação ao cronograma físico vigente da concessão serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à sua assinatura.

463. As medidas previstas no artigo visam garantir que a concessionária não seja prejudicada financeiramente pelas alterações no cronograma físico decorrentes do termo de ajustamento de conduta. Elas permitem que quaisquer impactos financeiros sejam avaliados e incorporados de forma adequada nas revisões contratuais posteriores, preservando, assim, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

464. Os efeitos financeiros dessas alterações serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à assinatura do termo de ajustamento de conduta, ou seja, após a assinatura do termo, a ANTT aguardará até a próxima revisão ordinária para avaliar e incorporar as mudanças no cronograma físico à análise econômico-financeira do contrato.

Parágrafo único. O termo de ajustamento de conduta deverá prever a aplicação de desconto de reequilíbrio em razão de eventuais atrasos ou inexecução das obrigações nele previstas, a ser considerado na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao seu cumprimento.

465. O parágrafo único do art. 83 estabelece que, em caso de atrasos ou inexecução das obrigações previstas no termo de ajustamento de conduta, será aplicado um desconto de reequilíbrio. Esse desconto será considerado na primeira revisão ordinária subsequente à avaliação da Diretoria Colegiada sobre o cumprimento do termo. Essa medida visa garantir que eventuais falhas na execução das obrigações pactuadas resultem em ajustes financeiros, preservando o equilíbrio do contrato e protegendo os usuários de possíveis prejuízos decorrentes de atrasos ou descumprimentos.

Art. 84.

Art. 84. A existência de ação judicial correlata não impede que seja firmado termo de ajustamento de conduta.

466. O art. 84 estabelece que, mesmo havendo uma disputa judicial em andamento relacionada ao tema, as partes podem buscar uma solução consensual por meio do termo de ajustamento de conduta.

467. Esse dispositivo promove a resolução alternativa de conflitos, permitindo que as partes negociem diretamente para ajustar condutas sem depender exclusivamente do desfecho judicial, que pode ser mais demorado. O termo de ajustamento de conduta possibilita a correção de irregularidades e a continuidade das operações de forma mais ágil, preservando o interesse público e a eficiência na prestação dos serviços.

468. Além disso, o artigo evita que a judicialização seja um obstáculo à composição administrativa, reforçando o papel das agências reguladoras, como a ANTT, na mediação e solução de questões relacionadas às concessões.

Art. 85.

Art. 85. A assinatura do termo de ajustamento de conduta deve ser precedida de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei 9.469, de 10 de julho de 1997.

469. O dispositivo estabelece que a assinatura do termo de ajustamento de conduta requer a autorização prévia da Advocacia-Geral da União (AGU), conforme disposto na Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997. Essa exigência destaca a importância da supervisão jurídica na formalização de compromissos que envolvem a concessionária e a ANTT, garantindo que os termos acordados estejam em conformidade com a legislação vigente e com os interesses públicos. A participação da AGU assegura a legalidade do termo de ajustamento de conduta, protegendo tanto a administração pública quanto os usuários dos serviços concedidos.

CAPÍTULO XI

ACORDO SUBSTITUTIVO

Art. 86.

Art. 86. A ANTT poderá celebrar acordo substitutivo de multas com a concessionária, visando converter penalidades pecuniárias em obrigações de investimento ou outras ações de interesse público, em benefício dos usuários da concessão.

470. O acordo substitutivo de multas, antes denominado TAC-Multas, tem como objetivo compensar os efeitos do descumprimento do dever de pagamento de penalidades pecuniárias aplicadas que ainda não transitaram em julgado na esfera administrativa. A Portaria SUROD nº 24/2021 previu apenas a conversão em obrigações de investimento, conforme art. 1º, §3º, da Resolução nº 5.823, de 2018:

Art. 1º Os compromissos de ajustamento de conduta firmados entre a ANTT e Agentes Regulados observarão os requisitos e procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

...

§3º Nos casos em que os descumprimentos de obrigações contratuais ou regulamentares pelo Agente Regulado já tenham sido corrigidos ou tenham exauridos seus efeitos, o TAC terá por objetivo compensar os efeitos do descumprimento, por meio da execução de obrigações não previstas originalmente no instrumento de outorga.

471. Todavia o RCR4 apresenta mais duas formas conversão: a reversão do valor equivalente à modicidade tarifária ou depósito em conta da concessão. Esse acréscimo do RCR4 visa encontrar alternativas para que as penalidades aplicadas sejam revertidas em benefícios para a concessão e seus usuários, promovendo a adequação do comportamento das partes envolvidas e o cumprimento das obrigações contratuais.

§1º O acordo substitutivo de multas poderá abranger penalidades ainda em apuração ou com decisão de mérito definitiva, desde que não inscritas em dívida ativa.

472. O §1º ressalta que o acordo substitutivo de multas se aplica mesmo às penalidades pecuniárias que já foram aplicadas e não foram pagas, desde que não tenham sido inscritas na dívida ativa. Ou seja, oferece uma oportunidade para que as concessionárias corrijam suas obrigações em termos de investimento ou reversão de valores, em vez de efetuar pagamentos monetários de multas. Esse conteúdo é inovação do RCR4,

§2º É condição para a eficácia do acordo substitutivo de multas que a concessionária renuncie à pretensão em todas as demandas judiciais que envolvam os processos sancionatórios que constituam objeto do ajuste.

A exigência de renúncia à pretensão em todas as demandas judiciais que envolvam os processos sancionatórios é uma condição essencial para a eficácia do acordo. Isso garante que a concessionária não recorra a vias judiciais para contestar as penalidades que estão sendo objeto do ajuste, promovendo uma resolução mais ágil e evitando possíveis disputas legais.

§3º A tramitação do acordo substitutivo de multas não suspende o andamento dos processos administrativos sancionadores correlatos.

473. O §3º esclarece que a tramitação do acordo substitutivo de multas não suspende o andamento dos processos administrativos sancionadores relacionados. A disposição visa assegurar que a ANTT mantenha a capacidade de agir em relação a outras penalidades ou infrações que possam estar sendo investigadas, garantindo a continuidade dos processos de fiscalização e controle. Além disso, também evita a criação de uma situação em que a concessionária possa atrasar a resolução de outras questões em andamento enquanto negocia o acordo.

Art. 87.

Art. 87. As formas de conversão previstas no acordo substitutivo de multas, aplicadas combinada ou isoladamente, são:

I - desconto ou redução tarifária;

II - depósito do valor do acordo em conta específica no âmbito do mecanismo de contas da concessão, a ser utilizada em processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão em favor dos usuários da rodovia;

III - implementação de novas obrigações para a concessionária, que não estavam previstas originalmente no contrato de concessão; e

IV - compensação no processo de apuração final de haveres e deveres, nos casos em que o tempo de vigência restante do contrato não for compatível com as medidas previstas nos incisos anteriores.

474. O art. 87 estabelece uma gama de opções para a conversão de multas em ações que beneficiem os usuários da concessão, o que reflete uma abordagem mais proativa na promoção do equilíbrio econômico-financeiro e na melhoria dos serviços prestados. A possibilidade de aplicar as formas de conversão de maneira combinada ou isolada oferece flexibilidade, permitindo que a ANTT e a concessionária encontrem soluções que sejam mais adequadas às circunstâncias específicas de cada caso.

§1º Nos casos dos incisos I e IV, a implementação do acordo substitutivo de multas independe de qualquer ação da concessionária, cabendo à ANTT a adoção das medidas necessárias à sua efetivação.

475. O §1º destaca a autonomia da ANTT na implementação do acordo substitutivo de multas, especialmente nos casos de desconto ou redução tarifária e compensação no processo de apuração final. Essa disposição enfatiza que, ao contrário de outras formas de conversão que podem exigir ações da concessionária, essas duas medidas podem ser executadas diretamente pela ANTT.

476. Essa abordagem facilita a rápida implementação das medidas, garantindo que os benefícios cheguem aos usuários da concessão sem depender de prazos ou ações administrativas adicionais por parte da concessionária.

§2º Na hipótese do inciso II, a eficácia do acordo substitutivo fica condicionada ao efetivo depósito do valor na conta correspondente.

477. O §2º estabelece que, para que o acordo substitutivo de multas que envolve o depósito em conta específica tenha eficácia, é imprescindível que o valor seja efetivamente depositado. Essa condição reforça a importância da execução financeira imediata para que os benefícios resultantes do acordo sejam concretizados. Sem o depósito, o acordo perde seu efeito prático, o que poderia frustrar os objetivos de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão e a promoção de melhorias para os usuários.

Art. 88

Art. 88. O valor das penalidades que envolvam os processos sancionatórios objeto do acordo poderá sofrer desconto máximo nos seguintes percentuais:

I - 50% (cinquenta por cento) para concessionária de classe A ou B;

II - 45% (trinta por cento) para concessionária de classe C; e

III - 40% (vinte por cento) para concessionária de classe D.

478. O artigo estabelece descontos máximos que podem ser aplicados sobre o saldo de multas, dependendo da classe da concessionária. Esses valores também foram atualizados em relação àqueles constantes da Portaria nº 24/2021.

479. Esses descontos são aplicados com o objetivo de incentivar a concessionária a cumprir suas obrigações e melhorar seu desempenho, considerando a avaliação de sua qualidade e eficiência na prestação de serviços. Concessionárias com melhor desempenho têm a oportunidade de obter descontos mais significativos na conversão de multas em obrigações de investimento ou outras formas de compensação. Mas, as concessionárias com notas mais baixas também poderão ter um bom desconto, para motivá-la a aderir a esse ajustamento de conduta, sendo certo que esse mecanismo regulatório deve ser mais utilizado por estas. No contexto do Kit de Ferramentas da OCDE, a abordagem desse artigo se alinha com os

princípios de boa governança, transparência e responsabilidade, que são fundamentais para uma gestão eficaz das concessões públicas.

480. O dispositivo em comento inspirou-se no artigo 13, da Portaria nº 24 de 29/01/2021:

Art. 13. No TAC Multas, será proposto desconto de:

I - 30% (trinta por cento) para as penalidades nos processos em tramitação ainda desprovidas de decisão em primeira instância;

II - 15% (quinze por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para segunda instância;

III - 5% (cinco por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para Diretoria Colegiada, quando couber.

§1º Os descontos máximos previstos no *caput* somente serão concedidos caso o acordo abranja a totalidade de processos administrativos sancionadores não administrativa, no momento do protocolo da proposta de acordo, e implica renúncia e a discussão de mérito em todos eles.

481. O §1º dispõe sobre as condições para a concessão dos descontos máximos previstos no *caput*, estabelecendo critérios específicos que devem ser atendidos pela concessionária. De acordo com o parágrafo, esses descontos somente serão concedidos se o acordo substitutivo de multas abranger todos os processos administrativos sancionadores pendentes de julgamento definitivo na esfera administrativa que envolvem a concessionária. Além disso, a concessionária deve aceitar o acordo sem contestar a validade ou a procedência de quaisquer penalidades aplicadas.

482. Essa exigência tem duas implicações principais. Primeiro, ela incentiva a concessionária a resolver todas as suas pendências de uma vez, promovendo uma abordagem abrangente e definitiva para a regularização de sua situação perante a administração pública. Ao exigir que todos os processos administrativos sancionadores pendentes sejam incluídos no acordo substitutivo de multas, o regulador garante que não haja questões pendentes que possam surgir

posteriormente, assegurando uma maior estabilidade e conformidade. Segundo, ao exigir que a concessionária não discuta o cabimento ou a procedência das penalidades, a medida promove uma aceitação plena das responsabilidades e penalidades atribuídas. Isso simplifica e acelera o processo de ajuste, evitando prolongadas disputas legais e administrativas. Em troca, a concessionária recebe o benefício dos descontos máximos, o que pode representar um incentivo financeiro significativo para a aceitação das condições impostas.

§2º Caso a concessionária opte pela inclusão de apenas parte de seu acervo de processos administrativos sancionadores, os descontos serão graduados da seguinte maneira:

Classes	1ª instância	2ª instância
A	45%	35%
B	40%	30%
C	35%	25%
D	30 %	20 %

483. O §2º estabelece uma fórmula para calcular os descontos quando a concessionária opta por incluir apenas parte dos seus processos administrativos no acordo substitutivo de multas. Os descontos são proporcionais à classe da concessionária e à instância dos processos.

§3º Não será concedido desconto sobre os valores das multas nos processos com decisão definitiva já transitada em julgado.

484. O §3º afirma que não será possível conceder desconto sobre as multas que já possuam uma decisão definitiva transitada em julgado. Essa disposição protege a segurança jurídica e a eficácia das decisões já tomadas, evitando que a concessionária contorne penalidades que já foram formalmente aplicadas.

§4º Os descontos tratados neste artigo não serão cumulativos com quaisquer outros descontos previstos em normas da ANTT.

485. O §4º esclarece que os descontos previstos no artigo não são cumulativos com outros descontos estabelecidos no regulamento. Essa regra evita a acumulação excessiva de benefícios para a concessionária, garantindo que os descontos sejam aplicados de maneira coerente e equitativa.

486. Consta do §2º, do artigo 13, da Portaria nº 24 de 29/01/2021 a menção a acúmulo de descontos, tal como estabelecido no dispositivo supracitado. Veja:

Art. 13; § 2º Os descontos de que trata este artigo não poderão ser cumulados com qualquer outro desconto previsto no contrato de concessão ou na regulamentação da ANTT.

487. Com essa regra, a ANTT pode manter a integridade do sistema sancionador e assegurar que as concessionárias cumpram suas obrigações de maneira efetiva, sem criar oportunidades para a diminuição excessiva de penalidades.

Art. 89

Art. 89. O acordo substitutivo de multas observará modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente e será acompanhado de anexos contendo:

I - os números dos processos administrativos sancionadores;

II - a respectiva fase processual de cada um deles, evidenciando a instância em que tramita;

III - o valor pecuniário de cada penalidade;

IV - o desconto concedido, de forma global ou individual, se for o caso; e

V - a renúncia da concessionária às ações judiciais correlatas.

488. O artigo estabelece diretrizes claras para a formalização do acordo substitutivo de multas, garantindo que o processo seja acompanhado de documentação e informações pertinentes que facilitem a análise e a transparência das ações sancionatórias. A inclusão dos números dos processos administrativos, suas respectivas fases e valores pecuniários proporciona uma visão abrangente do

contexto em que se dá a negociação, permitindo que a ANTT e a concessionária acompanhem o progresso e as condições acordadas.

489. Além disso, a exigência de que o acordo contenha a renúncia da concessionária às ações judiciais correlatas é fundamental para consolidar a efetividade do compromisso assumido. Essa renúncia demonstra um entendimento mútuo entre as partes sobre a importância de resolver as pendências administrativas de forma amigável, contribuindo para a eficiência do sistema de regulação.

Art. 90

Art. 90. Nas hipóteses em que o acordo substitutivo de multas implicar a execução de novas obrigações, o acordo deverá conter, além dos requisitos previstos no art. 89, no mínimo, as seguintes informações:

I - descrição das novas obrigações:

- a) discriminação detalhada das novas obrigações de investimento ou ações de interesse público a serem implementadas pela concessionária;**
- b) apresentação da relação dos investimentos classificados por ordem de prioridade, estabelecida por meio de análise multicritério, considerando elementos como aprimoramento da segurança viária, melhoria do nível de serviço, abrangência de usuários beneficiados e necessidade de desapropriação, licenciamento ambiental ou outra autorização governamental;**
- c) referência específica aos objetivos e benefícios esperados das novas obrigações; e**
- d) valor total estimado de cada nova obrigação, com todos os custos relacionados, inclusive os custos com projetos, estudos, licenciamentos, royalties, remoção de interferência, desapropriação, conservação, manutenção, operação e monitoração, se for o caso.**

II - plano de ação para implementação das novas obrigações:

- a) detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para implementar as novas obrigações;**
- b) recursos financeiros e materiais a serem empregados; e**

c) prazos específicos para a implementação de cada ação.

III - cronograma de execução:

a) cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das novas obrigações pactuadas; e

b) prazo individual para a implementação de cada nova obrigação.

IV - garantias:

a) tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das novas obrigações;

b) valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das novas obrigações pactuadas; e

c) prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.

V - fiscalização e monitoramento:

a) mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no acordo;

b) responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das novas obrigações; e

c) procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do acordo após o seu termo final.

VI - penalidades pelo descumprimento:

a) penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das novas obrigações pactuadas; e

b) critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.

VII - procedimento de revisão e ajustes no acordo; e

VIII - valor de referência do acordo.

490. O artigo estabelece uma estrutura abrangente para o acordo substitutivo de multas que envolve a execução de novas obrigações pela concessionária. Ao exigir

uma descrição detalhada das obrigações, um plano de ação claro, um cronograma de execução e garantias específicas, o artigo assegura que todas as partes envolvidas tenham uma compreensão clara das expectativas e responsabilidades. A análise multicritério para priorização dos investimentos demonstra uma abordagem proativa, permitindo que a ANTT e a concessionária avaliem e justifiquem as decisões de investimento com base em critérios objetivos que priorizam a segurança viária e a melhoria do serviço, beneficiando assim os usuários da concessão.

491. Além disso, a inclusão de mecanismos de fiscalização e penalidades pelo descumprimento reforça a responsabilidade da concessionária na implementação das novas obrigações. O acompanhamento rigoroso por parte da ANTT e a previsão de sanções em caso de inexecução garantem que as obrigações assumidas não sejam apenas formais, mas sim efetivamente cumpridas, promovendo a confiança nas ações regulatórias. Essa estrutura robusta não apenas visa a reparação de descumprimentos passados, mas também busca garantir um compromisso contínuo com a qualidade e a eficiência na prestação dos serviços, alinhando os interesses da concessionária com os direitos e expectativas dos usuários.

Art. 91

Art. 91. O valor de referência do acordo substitutivo de multas será o somatório dos valores das penalidades aplicáveis, relativos aos processos administrativos sancionatórios incluídos no acordo.

492. O artigo estabelece que o valor de referência do acordo substitutivo de multas é calculado com base no somatório dos valores das penalidades aplicáveis nos processos administrativos sancionatórios que foram incluídos no acordo. Essa definição proporciona um parâmetro claro e objetivo para a negociação entre a ANTT e a concessionária. O valor de referência serve como base para a conversão das multas em novas obrigações ou ações de interesse público, garantindo que as penalidades aplicáveis estejam alinhadas com as expectativas de investimento e a responsabilidade da concessionária.

Parágrafo único. A atualização dos valores das obrigações de que trata o *caput* será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

493. O parágrafo único estabelece que a atualização dos valores das obrigações mencionadas no *caput* (no valor de referência do termo de ajustamento de conduta na modalidade plano de ação) será feita com base no Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), que é um índice oficial de inflação utilizado no Brasil. Caso o IPCA seja substituído por outro índice oficial no futuro, esse novo índice será utilizado para realizar a atualização dos valores.

Art. 92

Art. 92. Os valores estimados dos investimentos serão considerados no fluxo de dispêndios marginais decorrentes do acordo substitutivo de multas.

494. O artigo estabelece que os valores estimados dos investimentos, resultantes do acordo substitutivo de multas, serão incluídos no fluxo de dispêndios marginais. Essa disposição é essencial, pois assegura que os investimentos que a concessionária se compromete a realizar, em função do acordo, sejam devidamente contabilizados e considerados nas análises financeiras e orçamentárias relacionadas à concessão.

495. Incluir esses valores no fluxo de dispêndios marginais permite que a ANTT e a concessionária tenham uma visão mais clara das obrigações financeiras e dos impactos econômicos decorrentes do acordo. Isso é fundamental para a gestão eficaz dos recursos, garantindo que as ações acordadas sejam implementadas de forma planejada e transparente, além de permitir um acompanhamento adequado do cumprimento das obrigações e dos benefícios esperados para os usuários da concessão.

Parágrafo único. Os valores obtidos de projeto executivo e orçamento efetivamente aceitos pela ANTT substituirão os valores estimados, até o limite estabelecido no acordo.

496. O parágrafo único determina que, uma vez que a ANTT aprove os valores resultantes do projeto executivo e do orçamento efetivamente aceitos, esses valores substituirão as estimativas anteriores, respeitando o limite previamente estipulado no acordo.

497. Ao substituir as estimativas pelos valores efetivos, a ANTT assegura que os investimentos realizados pela concessionária reflitam a realidade do projeto e as despesas incorridas, evitando divergências entre o que foi planejado e o que é realmente necessário. Essa prática promove uma maior transparência e responsabilidade no uso dos recursos, contribuindo para um gerenciamento mais eficiente das obrigações e assegurando que os benefícios acordados sejam entregues aos usuários da concessão.

Art. 93

Art. 93. Na hipótese do art. 90, o acordo substitutivo de multas preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.

498. O art. 93 estabelece que, no contexto em que o acordo substitutivo de multas envolve a execução de novas obrigações, a concessionária deverá contratar uma garantia que assegure o pagamento da multa em caso de descumprimento das condições estabelecidas no acordo. Essa exigência é crucial para garantir que haja um respaldo financeiro para as obrigações assumidas, proporcionando maior segurança para a ANTT e para os usuários da concessão de que os compromissos assumidos pela concessionária serão cumpridos.

§1º A garantia de que trata o caput deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor total das novas obrigações previstas no acordo.

499. O §1º determina que a garantia a ser contratada pela concessionária para assegurar o pagamento da multa por descumprimento das novas obrigações deverá corresponder a 15% do valor total dessas obrigações. Essa percentagem é uma forma de quantificar o risco associado ao não cumprimento do acordo, estabelecendo um

montante que serve tanto como incentivo para que a concessionária efetue os investimentos e ações prometidos quanto como um mecanismo de proteção para a ANTT.

§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.

500. O parágrafo 2º estabelece que a garantia exigida no acordo substitutivo de multas deve ser apresentada pela concessionária em até trinta dias a partir da celebração do termo. Se a garantia não for fornecida dentro desse prazo, isso poderá resultar na rescisão do acordo e na aplicação das penalidades previstas no mesmo. Portanto, a concessão deve cumprir esse requisito no prazo estipulado.

§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no inciso VI do art. 90 possam ser revertidas em desconto tarifário.

501. O §3º estabelece que a exigência de garantia financeira para assegurar o cumprimento do acordo pode ser dispensada caso as penalidades por descumprimento sejam convertidas em desconto tarifário. Essa disposição oferece uma alternativa prática para a concessionária, permitindo que, em vez de comprometer recursos financeiros imediatos como garantia, ela se comprometa a compensar eventuais descumprimentos por meio de ajustes tarifários.

Art. 94

Art. 94. A fiscalização do cumprimento do acordo substitutivo de multas será realizada conforme estabelecido no termo de acordo, podendo ser fixados marcos intermediários de fiscalização, conforme metas do plano de ação.

502. Este artigo estabelece a estrutura de fiscalização do cumprimento do acordo substitutivo de multas, permitindo que o termo de acordo defina as diretrizes e os marcos intermediários a serem utilizados na avaliação do progresso. Essa

flexibilidade é essencial, pois possibilita que a ANTT monitore a execução das obrigações em intervalos regulares, garantindo que a concessionária permaneça comprometida com as metas do plano de ação. O fato de poder fixar marcos intermediários também contribui para um acompanhamento mais eficaz, assegurando que a implementação do acordo seja alinhada aos objetivos estabelecidos.

§1º Para cada etapa, será elaborado um relatório preliminar de fiscalização e, ao final, um relatório final, que documentarão o progresso e a conclusão das obrigações estabelecidas.

503. O §1º determina que para cada etapa do acordo, serão elaborados relatórios preliminares e um relatório final, os quais documentarão o progresso e a conclusão das obrigações. Os relatórios não apenas garantem transparência, mas também servem como ferramentas de comunicação entre a ANTT e a concessionária, permitindo que ambas as partes acompanhem o andamento das ações e intervenham, se necessário, em tempo hábil.

§2º A concessionária será notificada para manifestar-se sobre os relatórios preliminares e sobre o relatório final no prazo de quinze dias.

504. A exigência de notificação da concessionária para que se manifeste sobre os relatórios preliminares e final, dentro de um prazo de quinze dias, é um passo importante para assegurar que a concessionária tenha a oportunidade de se manifestar. Essa disposição fortalece o princípio do contraditório e da ampla defesa, assegurando que a concessionária tenha voz no processo de fiscalização e possa apresentar suas justificativas ou esclarecimentos, o que contribui para uma gestão mais colaborativa e transparente.

§3º Apresentada ou não a manifestação pela concessionária no prazo de que trata o §2º, a Superintendência competente elaborará parecer final e submeterá proposta de

deliberação à Diretoria Colegiada, apontando o cumprimento, descumprimento parcial ou total do Acordo, com as consequências decorrentes.

505. Independentemente da manifestação da concessionária, a Superintendência competente elaborará um parecer final que será submetido à Diretoria Colegiada. Esse procedimento é importante para garantir a continuidade do processo administrativo, independentemente da participação da concessionária. O parecer final irá avaliar o cumprimento ou o descumprimento das obrigações, servindo como uma base para a tomada de decisões pela Diretoria. Isso garante que as avaliações sejam feitas de forma objetiva e fundamentada, mesmo que a concessionária não apresente sua manifestação.

§4º O acordo será considerado cumprido se atingido percentual superior a 90% de execução acumulada das obrigações estabelecidas, permanecendo a concessionária obrigada a concluir as obras ou investimentos já iniciados, para garantir sua plena funcionalidade.

506. O §4º estabelece que o acordo será considerado cumprido se a execução acumulada das obrigações atingirem percentual superior a 90%. Essa cláusula reflete uma abordagem prática, reconhecendo que pequenas falhas podem ocorrer, mas que o comprometimento geral com o acordo é o que deve ser avaliado. Contudo, mesmo após essa declaração de cumprimento, a concessionária permanece obrigada a concluir quaisquer obras ou investimentos iniciados, assegurando que as iniciativas sejam totalmente implementadas e funcionais, o que é crucial para garantir que os objetivos do acordo realmente beneficiem os usuários da concessão.

Art. 95

Art. 95. O acordo deve conter cláusula que preveja que, na hipótese de impossibilidade total ou parcial de cumprimento das novas obrigações estabelecidas por razões não atribuíveis à concessionária, a parcela restante das obrigações será convertida em redução tarifária, desde que a parte executada seja plenamente funcional.

507. O art. 95 estabelece uma importante proteção para a concessionária ao prever que, se houver impossibilidade total ou parcial de cumprimento das novas obrigações, por razões que não lhe são atribuíveis, a parte não cumprida será convertida em redução tarifária. Essa cláusula é benéfica tanto para a concessionária quanto para os usuários da concessão, pois assegura que, em situações em que a empresa não pode atuar devido a fatores externos (como questões ambientais, legislações ou eventos imprevistos), a responsabilidade financeira não recairá integralmente sobre ela.

508. Além disso, a condição de que a parte executada das obrigações seja plenamente funcional garante que o benefício da redução tarifária só ocorra se houver um serviço efetivamente operante, protegendo assim os interesses dos usuários da concessão.

Art. 96

Art. 96. Quando constatado o descumprimento total ou parcial das novas obrigações assumidas no acordo substitutivo de multas, serão aplicáveis multas com a seguinte gradação:

I - 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas;

II - 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas; e

III - 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

509. O dispositivo estabelece as penalidades que podem ser aplicadas quando há o descumprimento de um acordo substitutivo de multas. As penalidades estão relacionadas ao percentual de inexecução das obrigações pactuadas:

510. Essas penalidades visam incentivar o cumprimento das obrigações pactuadas no acordo e assegurar que a concessionária execute as ações necessárias para cumprir o acordo. O valor da multa aumenta conforme a gravidade da inexecução das obrigações. Essa escala de valores é uma inovação do RCR4 e está em linha com o

conceito de regulação responsiva de gradação de benefícios e penalidades, de acordo com o comportamento da concessionária.

Parágrafo único. O valor não executado, acrescido dos valores das multas previstas nesse dispositivo, serão convertidos em desconto tarifário na revisão ordinária subsequente à deliberação da ANTT acerca do cumprimento do acordo.

511. O parágrafo único prevê que o valor não executado, junto com as multas, será convertido em desconto tarifário na próxima revisão ordinária. Essa disposição reforça a ideia de que a responsabilidade pela inexecução não deve ser apenas sancionatória, mas também corretiva, pois os usuários da concessão se beneficiarão diretamente por meio de uma redução nas tarifas, compensando, assim, o impacto negativo causado pela falta de cumprimento das obrigações. Portanto, essa norma busca não apenas garantir a execução das obrigações, mas também assegurar que os usuários não sejam penalizados em decorrência de falhas na gestão das concessionárias.

Art. 97

Art. 97. A espécie de termo de ajustamento de conduta na modalidade multas, prevista no art. 1º, §3º da Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, deixa de ser aplicável às concessões rodoviárias a partir da vigência desta norma.

512. O art. 97 estabelece que a modalidade de termo de ajustamento de conduta, que visa a conversão de multas em obrigações de investimento, conforme previsto na Resolução nº 5.823, não será mais aplicável às concessões rodoviárias a partir da vigência da nova norma.

513. Essa decisão pode ser vista como uma tentativa de fortalecer a eficácia da supervisão e do cumprimento das obrigações contratuais, além de evitar possíveis confusões decorrentes de normas que coexistem.

Art. 98

Art. 98. As normas procedimentais estabelecidas na Resolução nº 5823, de 2018, regerão o processamento do acordo substitutivo de multas até a edição de regramento específico pela ANTT.

514. O art. 98 estabelece que as normas procedimentais da Resolução nº 5.823, de 2018, continuarão a ser aplicáveis ao processamento do acordo substitutivo de multas até que a ANTT edite um novo regramento específico sobre o assunto. Essa disposição garante a continuidade dos procedimentos já estabelecidos, assegurando que não haja lacunas regulatórias que possam prejudicar a gestão das concessões rodoviárias e a aplicação das penalidades.

Art. 99

Art. 99. A assinatura do acordo substitutivo de multas deve ser precedida de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei nº 9.469, de 1997.

515. O dispositivo estabelece que a assinatura do acordo substitutivo de multas requer a autorização prévia da Advocacia-Geral da União (AGU), conforme disposto na Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997. Essa exigência destaca a importância da supervisão jurídica na formalização de compromissos que envolvem a concessionária e a ANTT, garantindo que os termos acordados estejam em conformidade com a legislação vigente e com os interesses públicos. A participação da AGU assegura a legalidade do acordo, protegendo tanto a administração pública quanto os usuários dos serviços concedidos.

CAPÍTULO XII

CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS

Seção I

Disposições gerais

Art. 100

Art. 100. As concessionárias serão classificadas pela Superintendência competente, considerando cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão e na regulação da ANTT, a partir da qual será dispensado tratamento fiscalizatório diferenciado.

516. O dispositivo estabelece que a Superintendência competente da ANTT classificará as concessionárias considerando o cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias. A classificação será usada para determinar um tratamento fiscalizatório diferenciado, o que significa que concessionárias com melhor desempenho podem ser fiscalizadas de forma menos rigorosa. Este sistema de classificação e fiscalização visa incentivar as concessionárias a cumprirem rigorosamente suas obrigações, promovendo a eficiência e a qualidade dos serviços prestados. Assim, o artigo busca garantir que as concessionárias se esforcem continuamente para atender aos padrões estabelecidos, beneficiando os usuários finais e a sociedade como um todo.

517. A discussão do tema da classificação das concessionárias iniciou-se juntamente com a discussão do próprio RCR, de modo que a Resolução nº 5950/2021 apresenta a primeira referência regulatória ao tema, como se pode ler:

Seção II

Classificação periódica das concessionárias

Art. 10. A ANTT aprovará periodicamente a classificação das concessionárias, a partir de critérios estabelecidos em regulamentação da ANTT.

Parágrafo único. Os indicadores a serem utilizados para fins de compor índice de desempenho regulatório deverão avaliar de forma ampla e diversificada o desempenho das concessionárias e valorizar as ações e os resultados positivos, que extrapolem as exigências contratuais.

518. Note-se que neste ponto do RCR apenas foi considerada a necessidade de existência da classificação, mas sem nenhuma orientação concreta sobre o assunto.
519. Todavia, desde o início das discussões, cujo resultado foi apresentado na Minuta SEI nº 12316766, do RCR3, discutida com a sociedade na Reunião Participativa nº 005/2022, até a sua última versão, discutida no presente documento, muitas alterações foram feitas, como se passa a explicar.

Estrutura e periodicidade de classificação

520. Na primeira versão do texto da classificação foi estipulada uma classificação bienal das concessionárias, vigorando para os anos ímpares e subsequentes. A última versão, por sua vez, adota uma classificação anual, vinculada ao plano anual de fiscalização, demonstrando uma mudança para uma gestão mais ágil e contínua do desempenho das concessionárias. Com essa redução da periodicidade busca-se um acompanhamento mais próximo e maior ajuste às possíveis variações no desempenho das empresas.

Metodologia de classificação

521. Enquanto a primeira versão detalha uma metodologia em que as concessionárias são classificadas de acordo com a ordem decrescente de suas notas globais, categorizando-as em quatro classes de A a D, com base no cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias, a última versão refina essa metodologia. Ela estabelece níveis de pontuação mais detalhados, com diferentes pesos para cada indicador e subindicador, oferecendo um cálculo de nota global mais preciso e específico para diferentes parâmetros de desempenho. O objetivo dessa mudança foi apresentar um processo de classificação mais sofisticado, considerando aspectos técnicos mais variados e detalhados.

Indicadores e pesos

522. Na primeira versão, a metodologia se baseia em três macroindicadores: (1) conservação e manutenção da infraestrutura, (2) execução de obras obrigatórias e (3) serviços e atendimento aos usuários. A última versão mantém esses macroindicadores, mas adiciona novos subindicadores, como o índice de desempenho ambiental e o detalhamento de aspectos relacionados à manutenção de obras-de-arte especiais. Esse ajuste reflete a necessidade de um controle mais rigoroso sobre questões ambientais e de conservação de infraestrutura.

Macroindicador: Conservação e manutenção da infraestrutura

523. Na primeira versão este macroindicador inclui quatro indicadores principais, cada um com um peso definido:

- a) Pavimento: 20%
- b) Sinalização: 10%
- c) Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes: 5%
- d) Obras-de-arte especiais: 5%

524. Na última versão houve um refinamento dos indicadores e a inclusão de novos subindicadores, além da adição de um indicador ambiental:

- a) Pavimento: 20% (sem mudança)
- b) Sinalização: 10% (sem mudança)
- c) Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes: 5% (sem mudança)
- d) Obras-de-arte especiais: 25% (aumento significativo, passando de 5% para 25%)
- e) Novo indicador: Índice de Desempenho Ambiental (IDA): 25%

Indicador: Pavimento

525. A primeira versão da classificação considera seis subindicadores para avaliação da qualidade do pavimento, com foco em parâmetros técnicos de superfície e desgaste:

- a) Índice de irregularidade longitudinal
- b) Deflexão característica
- c) Trilha de roda
- d) Valores de resistência à derrapagem
- e) Altura da mancha de areia
- f) Índice de gravidade global

526. Na última versão os subindicadores permanecem praticamente inalterados, exceto pela adição de um novo parâmetro que é o percentual (%) de trincamento: Este novo subindicador aumenta a precisão da avaliação ao considerar também o nível de desgaste superficial do pavimento, proporcionando uma visão mais detalhada sobre a degradação do pavimento, complementando os demais critérios de avaliação, sem alterar o peso total do indicador de pavimento.

Indicador: Obras-de-arte especiais

527. **A primeira versão** apresenta dois subindicadores para a avaliação da condição dessas estruturas:

- a) Nota estrutural
- b) Nota de conservação

528. Na última versão não houve mudanças significativas nos subindicadores, mas o peso do indicador de obras-de-arte especiais aumentou de 5% para 25%. O aumento substancial do peso desse indicador refletiu uma prioridade maior dada à manutenção e conservação dessas estruturas críticas, como pontes e viadutos, que são essenciais para a segurança e funcionalidade das rodovias.

Novo Indicador: Índice de Desempenho Ambiental (IDA)

529. A inclusão do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) destaca a importância crescente das questões ambientais nas concessões rodoviárias. A introdução do **IDA** é uma resposta à necessidade de monitorar o impacto ambiental das concessões, demonstrando um compromisso com a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente.

530. Este indicador foi introduzido na última versão da classificação com um peso de 25%. Sua apuração será feita com base na publicação anual de resultados pela ANTT, assegurando que as concessionárias estejam alinhadas com as práticas de sustentabilidade.

Macroindicador: Execução de obras obrigatórias e de serviços e atendimento aos usuários

531. Não houve alterações nos pesos atribuídos aos subindicadores destes macroindicadores

Gestão e tratamento de dados

532. As versões do texto também apresentam diferenças na forma como os dados são tratados. A primeira versão permite que a ANTT utilize dados fornecidos por empresas contratadas para a supervisão, com a possibilidade de revisão ou anulação de notas se forem identificadas inconsistências. Na última versão, essa abordagem é mantida, porém, com um processo de apuração mais rígido, incluindo prazos e procedimentos específicos para a concessão de respostas e revisões de dados. A introdução de inspeções especiais *in loco* e levantamento georreferenciado nas duas versões reforça o compromisso com a verificação da qualidade dos dados, mas na última versão isso está mais claro e detalhado.

Transição e continuidade

533. Uma diferença notável está na transição entre as classificações. A primeira versão prevê que, se a nova classificação não for aprovada, a anterior continua a valer, ou, em caso de invalidação, a concessionária será tratada como classe C. Na última versão, esse conceito é preservado, mas com uma maior ênfase na continuidade das fiscalizações e no processo de revisão de dados antes da publicação dos resultados.

534. Destaca-se ainda o artigo, elaborado em decorrência de manifestações colhidas nas diversas rodadas de processo de participação social, que estabelece a categorização das concessionárias durante o primeiro triênio de classificação,

baseando-se em sua nota global. Essa classificação reflete os critérios estabelecidos para avaliar o desempenho das concessionárias ao longo do período inicial de concessão, ajustando-se progressivamente conforme seu cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias.

535. Por fim, destaca-se que a evolução do texto da classificação das concessionárias reflete um movimento para uma regulação mais dinâmica, detalhada e precisa, buscando ajustar o controle e a fiscalização à complexidade crescente das concessões rodoviárias, bem como a relevância da discussão do tema com a sociedade em diversas e progressivas etapas.

§1º A classificação das concessionárias será realizada anualmente e vigorará durante o período de vigência do plano anual de fiscalização do ano civil subsequente à sua aprovação.

536. Conforme verifica-se o §1º do caput estabelece que a classificação das concessionárias será realizada anualmente. Sendo que essa classificação tem validade durante todo o plano anual de fiscalização do ano civil subsequente à sua aprovação.

537. Em termos práticos, isso revela que a cada ano concessão, a ANTT reavaliará o desempenho das concessionárias com base no cumprimento de suas obrigações contratuais e regulatórias. A classificação obtida nessa avaliação será utilizada para determinar como cada concessionária será fiscalizada durante o ano fiscalização seguinte.

538. A periodicidade anual garante uma atualização constante do status das concessionárias, permitindo ajustes em caso de mudanças no desempenho. Além disso, assegura que o plano de fiscalização esteja sempre alinhado com a situação atual de cada concessionária, promovendo uma fiscalização mais eficiente e direcionada, o que fomentará a melhoria contínua e a responsabilidade, ao mesmo tempo em que mantém as concessionárias sob observação, garantindo a qualidade dos serviços prestados.

§2º A definição dos indicadores e parâmetros na metodologia de classificação das concessionárias não altera o dever da concessionária de atender ao escopo, aos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações, conforme previstas nos contratos de concessão.

539. O parágrafo 2º, do caput, esclarece que a definição dos indicadores e parâmetros utilizados para classificar as concessionárias não altera suas obrigações contratuais. As concessionárias devem continuar atendendo ao escopo, parâmetros técnicos e metas de desempenho estabelecidos nos contratos de concessão, independentemente de como são avaliadas pela ANTT. Esse dispositivo reforça que a metodologia de classificação é complementar e não modifica as responsabilidades contratuais básicas das concessionárias.

Art. 101

Art. 101. Até a realização da primeira classificação, as concessionárias receberão um tratamento fiscalizatório equivalente à classe B.

540. Infere-se da leitura do dispositivo, que até a realização da primeira classificação das concessionárias, elas receberão um tratamento fiscalizatório equivalente à Classe B, ou seja, durante esse período inicial, as concessionárias serão avaliadas e fiscalizadas segundo critérios menos rigorosos, até que sua classificação anual seja formalizada e possam ser categorizadas de acordo com seu efetivo desempenho.

Art. 102

Art. 102. No primeiro quadriênio de classificação, as concessionárias serão categorizadas em quatro classes de acordo com sua nota global - NG, da seguinte forma:

Classe	Primeiro ano de classificação	Segundo ano de classificação	Terceiro ano de classificação	A partir do quarto ano de classificação
A	$NG \geq 8$	$NG > 8$	$NG \geq 8,5$	$NG \geq 8,5$
B	$5,5 \leq NG < 8$	$6 \leq NG \leq 8$	$6,5 \leq NG \leq 8,5$	$7 \leq NG < 8,5$
C	$3,5 \leq NG < 5,5$	$4 < NG < 6$	$4,5 < NG < 6,5$	$5 \leq NG < 7$
D	$NG < 3,5$	$NG \leq 4$	$NG \leq 4,5$	$NG < 5$

541. O dispositivo em comento estabelece a categorização das concessionárias durante o primeiro quadriênio de classificação, baseando-se em sua nota global. As concessionárias são divididas em quatro classes:

Classe	Primeiro ano de classificação	Segundo ano de classificação	Terceiro ano de classificação	A partir do quarto ano de classificação
A	$NG \geq 8$	$NG > 8$	$NG \geq 8,5$	$NG \geq 8,5$
B	$5,5 \leq NG < 8$	$6 \leq NG \leq 8$	$6,5 \leq NG \leq 8,5$	$7 \leq NG < 8,5$
C	$3,5 \leq NG < 5,5$	$4 < NG < 6$	$4,5 < NG < 6,5$	$5 \leq NG < 7$
D	$NG < 3,5$	$NG \leq 4$	$NG \leq 4,5$	$NG < 5$

542. Essa classificação reflete os critérios estabelecidos para avaliar o desempenho das concessionárias ao longo do período inicial de concessão, ajustando-se progressivamente conforme seu cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias.

Art. 103

Art. 103. Enquanto a classificação das concessionárias para o ano seguinte não for aprovada, vigorará a classificação anual anterior.

543. Enquanto a classificação das concessionárias para o ano seguinte não for aprovada, será mantida em vigor a classificação anual anterior, o que assegura continuidade no tratamento fiscalizatório e na aplicação de critérios regulatórios,

garantindo estabilidade até que a nova avaliação seja formalmente estabelecida e adotada.

Art. 104

Art. 104. Durante a fase de trabalhos iniciais, a concessionária não será submetida à classificação.

544. Estipula-se neste dispositivo que durante a fase de trabalhos iniciais, as concessionárias não serão submetidas à classificação, ou seja, neste período inicial de implantação e adaptação ao contrato de concessão, as concessionárias não serão avaliadas quanto ao seu desempenho operacional conforme os critérios estabelecidos para a classificação anual. Essa medida permite às concessionárias concentrarem-se na execução inicial das obrigações contratuais sem o ônus de serem avaliadas nesse estágio inicial.

Art. 105

Art. 105. No primeiro ano-concessão da fase de recuperação, a concessionária será classificada como:

I - Classe B, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo previsto no contrato de concessão;

II - Classe C, caso não tenha cumprido todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo previsto no contrato de concessão.

545. Conforme pode ser verificado o artigo 105 define a classificação das concessionárias no primeiro ano-concessão da fase de recuperação com base no cumprimento das obrigações da fase de trabalhos iniciais. De modo que, se a concessionária cumprir todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo previsto no contrato de concessão, será classificada como Classe B.

546. No entanto, caso não cumpra todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo estabelecido, será classificada como **Classe C**.

Art. 106

Art. 106. Até o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, a concessionária será classificada como:

I - Classe A, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior com antecedência de doze meses ao prazo previsto no contrato de concessão;

II - Classe B, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo previsto no contrato de concessão;

III - Classe C, caso tenha não cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo previsto no contrato de concessão.

547. Este artigo estabelece a classificação das concessionárias até o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, baseada no cumprimento das obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior:

Assim, a concessionária será classificada como Classe A se cumprir todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior com antecedência de doze meses ao prazo previsto no contrato de concessão. Caso a concessionária cumpra todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo estipulado, será classificada como Classe B. Se a concessionária não cumprir todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo previsto, será classificada como Classe C.

Seção II

Tratamento dos dados da classificação das concessionárias

Art. 107

Art. 107. A Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração dos dados relativos aos indicadores em até seis meses antes do início da sua vigência.

548. O art. 107 estabelece que a Superintendência competente deve iniciar um processo administrativo para apuração dos dados relativos aos indicadores até seis meses antes do início da vigência deles. Esse processo é crucial para garantir que os dados utilizados na classificação das concessionárias sejam devidamente analisados e verificados, assegurando a precisão e confiabilidade das informações antes de sua aplicação. Essa medida também permite que eventuais inconsistências nos dados sejam identificadas e corrigidas antes da divulgação da classificação final, contribuindo para a transparência e equidade no processo de avaliação das concessionárias.

§1º Para realização da classificação de cada concessionária, serão considerados os seus dados relativos ao ano-concessão completo, imediatamente anterior à apuração.

549. O parágrafo 1º especifica que para realizar a classificação de cada concessionária, serão considerados os dados relativos ao ano-concessão completo imediatamente anterior à apuração. Da mesma maneira, afirma-se que os resultados e desempenho da concessionária ao longo de todo o ano anterior serão os critérios fundamentais para determinar sua classificação, o que visa garantir que a avaliação reflita um período completo de operação, oferecendo uma visão abrangente e precisa do desempenho da concessionária conforme os indicadores estabelecidos no regulamento.

§2º Os dados de entrada considerados na classificação das concessionárias serão processados, preferencialmente, a partir de sistema informatizado indicado pela ANTT, fornecidos pelos agentes indicados no art. 3º, §1º.

550. Neste ponto, o dispositivo mencionado indica que os dados de entrada utilizados na classificação das concessionárias serão processados preferencialmente por um sistema informatizado designado pela ANTT. Esses dados serão fornecidos pelos agentes especificados no art. 3º, §1º, que são as próprias concessionárias, o verificador contratado pela concessionária, a empresa de supervisão, contratada pela ANTT ou outros agentes envolvidos na operação e fiscalização das concessões.

551. A utilização de um sistema informatizado centralizado permite uma análise mais eficiente e padronizada dos dados, facilitando a comparação entre as concessionárias e garantindo maior consistência na aplicação dos critérios de classificação, o que contribui para a objetividade e transparência do processo de avaliação das concessionárias, conforme estabelecido pela regulamentação da ANTT.

§3º Identificada inconsistência substancial nos dados a concessionária será instada a se manifestar no prazo improrrogável de quinze dias.

552. O parágrafo 3º estipula que, ao identificar uma inconsistência substancial nos dados utilizados para classificação das concessionárias, a ANTT solicitará à concessionária em questão que se manifeste sobre essa inconsistência, fornecendo-se prazo para essa manifestação de quinze dias, que não pode ser prorrogado.

553. Essa medida visa garantir que as informações utilizadas na classificação sejam precisas e confiáveis. Ao instar a concessionária a se manifestar sobre as inconsistências, a ANTT busca corrigir possíveis erros nos dados antes de finalizar a classificação, assegurando assim a integridade e a justiça do processo de avaliação das concessionárias.

§4º A unidade competente analisará a manifestação de que trata o §3º e em caso de impossibilidade de obtenção ou tratamento dos dados:

I - será atribuída nota zero, caso a impossibilidade decorra por responsabilidade da concessionária;

II - o indicador ou subindicador será desconsiderado, e a nota global será calculada com base nos demais indicadores ou subindicadores, observada a proporcionalidade dos pesos, nas demais hipóteses.

554. O parágrafo 4º estabelece como a ANTT procederá após analisar a manifestação da concessionária, conforme descrito no parágrafo 3º. Em caso de impossibilidade de obtenção ou tratamento dos dados.

555. Caso a impossibilidade decorra de ato de responsabilidade da concessionária, será atribuída nota zero ao indicador ou subindicador afetado, ou seja, a concessionária será penalizada pela falta de dados ou informações completas necessárias para avaliação, refletindo diretamente em sua nota final.

556. Se a impossibilidade não for responsabilidade da concessionária, o indicador ou subindicador afetado será desconsiderado na avaliação. Nesse caso, a nota global da concessionária será calculada considerando apenas os demais indicadores ou subindicadores, ajustando a proporcionalidade dos pesos para manter a equidade na classificação.

Art. 108

Art. 108. A ANTT poderá, a qualquer tempo, realizar inspeção especial sobre os dados de entrada considerados na classificação, inclusive por amostragem, de modo a assegurar a fidedignidade desses dados, mediante procedimentos como:

I - inspeção *in loco*;

II - levantamento de informações georreferenciadas relativas às ambulâncias e guinchos na prestação dos serviços de socorro médico e mecânico.

557. Verifica-se que o dispositivo em comento prevê que a ANTT tem o poder de, a qualquer tempo, realizar inspeções especiais para verificar a precisão dos dados utilizados na classificação das concessionárias. Essas inspeções podem ser conduzidas de diversas formas, incluindo a inspeção *in loco* que consiste no fato da

ANTT poder visitar fisicamente as instalações e operações das concessionárias para verificar diretamente o cumprimento das obrigações contratuais e a qualidade dos serviços prestados.

558. Além disso, poderá ocorrer o levantamento de informações georreferenciadas: Isso envolve a coleta de dados específicos relacionados à localização e ao desempenho de ambulâncias e guinchos utilizados nos serviços de socorro médico e mecânico. Essas informações são importantes para avaliar a eficiência e a disponibilidade desses serviços em diferentes regiões.

559. Essas medidas visam assegurar que as concessionárias estejam operando de acordo com os padrões estabelecidos nos contratos de concessão e na regulamentação da ANTT. A possibilidade de inspeção por amostragem também indica uma abordagem sistemática para garantir a fidedignidade dos dados utilizados na classificação, promovendo a transparência e a confiança no processo de fiscalização.

Seção III

Publicação da classificação das concessionárias

Art. 109

Art. 109. A Superintendência competente aprovará, por meio de ato específico, a classificação das concessionárias após a conclusão da análise da manifestação da concessionária.

560. Consta do artigo que, após a análise da manifestação da concessionária, a Superintendência competente, por meio de ato específico, aprovará a classificação das concessionárias. Esse processo envolve a consideração das informações e argumentos apresentados pela concessionária em resposta às eventuais inconsistências identificadas durante a análise dos dados de classificação.

561. A aprovação da classificação é um passo crucial no processo regulatório, pois determina como cada concessionária será classificada de acordo com critérios específicos estabelecidos pela ANTT. A decisão final da Superintendência baseia-se na avaliação dos dados, na conformidade com as normas e nos resultados das inspeções realizadas, garantindo que as concessionárias sejam tratadas de maneira justa e equitativa conforme as diretrizes estabelecidas.

§1º A Superintendência dará ciência à concessionária sobre a classificação apurada, assegurando-lhe o direito de se manifestar acerca dos resultados.

562. Dispõe o §1º do artigo que, após a apuração da classificação das concessionárias, a Superintendência notificará oficialmente cada concessionária sobre os resultados obtidos. Esse procedimento visa garantir que as concessionárias tenham ciência da sua classificação e sejam informadas sobre os critérios e resultados que levaram a essa decisão.

563. Além de informar, a notificação também assegura à concessionária o direito de se manifestar caso discorde dos resultados ou deseje contestar algum aspecto da classificação. Esse direito de resposta é fundamental para garantir a transparência e a justiça do processo, permitindo que as concessionárias possam apresentar eventuais informações adicionais, correções ou esclarecimentos que possam influenciar a decisão final da Superintendência.

564. Assim, o dispositivo em comento não apenas formaliza a comunicação dos resultados da classificação, mas também reforça a importância do contraditório e da ampla defesa, princípios essenciais do processo administrativo, assegurando que as concessionárias tenham a oportunidade de participar ativamente do processo regulatório que afeta suas operações.

§2º Qualquer concessionária poderá recorrer à Diretoria em face dos cálculos e das notas constantes da classificação das concessionárias, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato de que trata o caput.

565. O parágrafo 2º do artigo estabelece que qualquer concessionária tem o direito de recorrer à Diretoria da ANTT em relação aos cálculos e notas constantes da classificação das concessionárias. Esse recurso deve ser interposto dentro de um prazo específico de quinze dias, contado a partir da publicação do ato que formaliza a classificação.
566. Esse dispositivo visa garantir um mecanismo de recurso em face dos resultados da classificação, proporcionando às concessionárias mais oportunidade de contestar eventuais erros ou injustiças na atribuição das notas.
567. Ao permitir que às concessionárias possam recorrer diretamente à Diretoria, o regulamento busca fortalecer a transparência e a equidade no processo de classificação, assegurando que as decisões tomadas pela Superintendência possam ser revisadas por uma instância superior dentro da agência.

§3º Após julgamento dos recursos, em caso de provimento, a Superintendência competente retificará o ato de aprovação da classificação das concessionárias.

568. Conforme disposto no §3º, do artigo 109, após o julgamento dos recursos interpostos pelas concessionárias ou suas entidades representativas contra os cálculos e notas da classificação, caso haja provimento desses recursos, a Superintendência competente procederá à retificação do ato de aprovação da classificação das concessionárias.
569. Esse dispositivo é fundamental para garantir um processo justo e transparente de revisão das decisões administrativas relacionadas à classificação das concessionárias. Ele reconhece o direito das partes interessadas de contestarem os resultados da classificação, assegurando-lhes um mecanismo eficaz de recurso.
570. Ao permitir que as concessionárias possam recorrer das notas atribuídas e dos critérios utilizados na classificação, o sistema regulatório demonstra sua preocupação com a equidade e a precisão dos processos de avaliação. O julgamento dos recursos proporciona uma oportunidade para revisão detalhada das alegações apresentadas, podendo resultar na correção de eventuais erros administrativos, técnicos ou interpretativos que possam ter afetado a classificação original.

571. A retificação do ato de aprovação da classificação após o provimento dos recursos implica na necessidade de ajustar os resultados de acordo com as decisões tomadas durante o processo de revisão. Isso não apenas reforça a legitimidade das decisões da ANTT, mas também fortalece a confiança das concessionárias no sistema regulatório, promovendo um ambiente regulatório mais estável e justo.
572. Portanto, o dispositivo em comento, representa um mecanismo essencial para garantir a transparência, a correção e a justiça no processo de classificação das concessionárias, assegurando que eventuais equívocos possam ser corrigidos de maneira adequada e oportuna.

§4º Caso a classificação das concessionárias seja, por qualquer razão, invalidada ou tenha sua aplicação obstada, aplica-se a classificação anteriormente aprovada.

Dispõe o parágrafo 4º que caso a classificação das concessionárias seja, por qualquer razão, invalidada ou tenha sua aplicação obstada, a ANTT aplicará a classificação anteriormente aprovada. O dispositivo em análise visa garantir a continuidade e estabilidade das relações regulatórias entre as concessionárias e a agência reguladora.

573. Ao determinar que a classificação anteriormente aprovada seja aplicada em caso de invalidação ou obstáculo à nova classificação, a norma assegura que as concessionárias não sejam prejudicadas por eventuais problemas técnicos, administrativos ou legais que possam afetar a elaboração ou implementação da nova classificação.
574. Essa medida é importante para proporcionar segurança jurídica às concessionárias, que podem continuar operando sob um regime de fiscalização e tratamento regulatório conhecido e previamente estabelecido. Além disso, evita interrupções nas obrigações e nos direitos das concessionárias decorrentes de mudanças abruptas na classificação, que poderiam impactar negativamente suas operações e investimentos.
575. Conclui-se que o parágrafo 4º, do artigo, serve como um mecanismo de contingência que preserva a estabilidade e a previsibilidade no relacionamento entre as concessionárias e a ANTT, assegurando que, em caso de falhas na nova

classificação, a classificação anterior continuará em vigor até que os problemas sejam resolvidos e uma nova classificação possa ser adequadamente estabelecida e implementada.

Seção IV

Metodologia de classificação das concessionárias

Art. 110

Art. 110. A classificação das concessionárias será determinada:

- I - pelo cumprimento das obrigações das fases de trabalhos iniciais e de recuperação conforme os prazos previstos no contrato de concessão; e**
- II - pelo ranqueamento resultante da ordenação decrescente das notas globais obtidas por cada concessionária.**

576. O artigo estabelece os critérios principais para a classificação das concessionárias. Elas são avaliadas pelo cumprimento das obrigações nas fases iniciais e de recuperação dentro dos prazos estipulados nos contratos. Além disso, a classificação também considera o ranqueamento das notas globais obtidas por cada concessionária, ordenadas de forma decrescente. Esses critérios visam garantir que as concessionárias cumpram seus compromissos contratuais e sejam avaliadas de maneira justa e transparente com base no desempenho relativo.

§1º As concessionárias serão classificadas de acordo com a ordem decrescente de suas notas globais e serão categorizadas em quatro classes, de acordo com sua nota global, da maior para menor:

- I – classe A;**

II – classe B;

III – classe C; e

IV – classe D.

577. O parágrafo 1º estabelece o método de classificação das concessionárias com base nas suas notas globais. As concessionárias são ordenadas em ordem decrescente de desempenho, ou seja, aquelas com as notas mais altas são classificadas como Classe A, seguidas pelas da Classe B, Classe C e Classe D, respectivamente. Esse sistema de categorização em quatro classes permite uma diferenciação clara do desempenho das concessionárias, com as melhores avaliações recebendo a classificação mais alta e as piores, a mais baixa, promovendo transparência e incentivos para a melhoria contínua dos serviços prestados.

Art. 111

Art. 111. Após o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, a concessionária será submetida à classificação de acordo com a nota global obtida a partir dos dados observados para os subindicadores e indicadores.

578. O artigo determina que após o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, as concessionárias serão submetidas a uma nova classificação. Essa classificação será baseada na nota global obtida a partir dos dados relativos aos subindicadores e indicadores específicos estabelecidos para avaliar o desempenho durante essa fase. Esse processo garante que a avaliação do cumprimento das obrigações de conservação e manutenção seja rigorosa e que as concessionárias sejam monitoradas continuamente quanto ao seu desempenho operacional e de serviço.

§1º A cada indicador será atribuído um peso na definição da fórmula de cálculo da nota global.

579. O parágrafo 1º estabelece que a nota global de cada concessionária será calculada com base em uma fórmula que leva em consideração pesos atribuídos a

cada indicador específico. Esses pesos são determinados para refletir a importância relativa de cada indicador na avaliação geral do desempenho da concessionária. Essa abordagem visa garantir que aspectos críticos do serviço prestado pela concessionária sejam devidamente ponderados, proporcionando uma avaliação mais equilibrada e representativa do seu desempenho global.

§2º Para cada indicador ou subindicador, será atribuída nota correspondente à média obtida a partir dos dados observados no ano-concessão, distribuídos em quatro níveis, com a seguinte pontuação:

I - nível 1: nota dez;

II - nível 2: nota sete;

III - nível 3: nota quatro;

IV - nível 4: nota zero.

580. Conforme verifica-se, o parágrafo 2º estabelece os critérios para atribuição de notas aos indicadores e subindicadores utilizados na classificação das concessionárias. Cada indicador ou subindicador é avaliado com base nos dados observados durante o ano-concessão e recebe uma nota correspondente, distribuída em quatro níveis: nível 1, nota dez; nível 2, nota sete; nível 3, nota quatro e nível 4, nota zero

581. Esses níveis refletem diferentes graus de desempenho ou conformidade com os requisitos estabelecidos para cada indicador. A aplicação dessas notas permite uma avaliação mais detalhada e segmentada do desempenho da concessionária em relação aos critérios específicos definidos para cada indicador ou subindicador.

Art. 112

Art. 112. Os três macroindicadores considerados na classificação das concessionárias serão:

I - conservação e manutenção da infraestrutura;

II - execução de obras obrigatórias; e

III - serviços e atendimento aos usuários.

582. O artigo define os três macroindicadores essenciais que serão considerados na classificação das concessionárias. Primeiramente, está a conservação e manutenção da infraestrutura, que avalia como as concessionárias estão preservando e mantendo as estradas ou outras infraestruturas sob sua gestão, garantindo que estejam em condições operacionais seguras e eficientes.

583. Em segundo lugar, temos a execução de obras obrigatórias, que diz respeito ao cumprimento das obrigações contratuais relacionadas à realização de obras necessárias para melhorias ou expansão da infraestrutura rodoviária, conforme estipulado nos termos do contrato de concessão.

584. Por fim, o terceiro macroindicador é o serviço e atendimento aos usuários, abrangendo a qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias aos usuários das rodovias. Isso inclui desde o socorro médico e mecânico até o atendimento ao cliente, visando assegurar a segurança, o conforto e a satisfação dos usuários durante toda a utilização das rodovias.

585. Esses indicadores são cruciais para avaliar o desempenho global das concessionárias e determinar sua classificação de acordo com o cumprimento dos requisitos estabelecidos. Eles são fundamentais para promover a eficiência na gestão das concessões rodoviárias e garantir um serviço público de qualidade aos cidadãos que utilizam as estradas.

586. Em resumo, a classificação está diretamente relacionada aos seguintes macroindicadores e indicadores:



Art. 113

Art. 113. O macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:

I - pavimento: 20% (vinte por cento);

II - sinalização: 10% (dez por cento);

III - sistema de drenagem e obras-de-arte correntes: 5% (cinco por cento);

IV - manutenção e conservação das obras-de-arte especiais: 5% (cinco por cento); e

V - índice de desempenho ambiental: 2,5% (cinco por cento).

587. O artigo especifica como será composto o macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura, detalhando os indicadores que serão avaliados e os pesos atribuídos a cada um na fórmula de cálculo da nota global das concessionárias.

588. Primeiramente, o indicador de pavimento terá um peso significativo de 20% sobre a nota final. Isso reflete a importância da qualidade e da conservação do pavimento das rodovias sob concessão, fundamental para a segurança e o conforto dos usuários.

589. O segundo indicador é a sinalização, com peso de 10%. A eficiência e a clareza da sinalização nas rodovias são cruciais para a orientação adequada dos motoristas, contribuindo para a redução de acidentes e para a fluidez do tráfego.
590. O sistema de drenagem e obras-de-arte correntes compõe o terceiro indicador, representando 5% da nota. Isso engloba a capacidade da infraestrutura de drenar adequadamente as águas pluviais e de manter em bom estado as pequenas obras de arte, como pontes menores e passagens de água.
591. Em seguida, temos a manutenção e conservação das obras-de-arte especiais, com peso de 5%. Essas obras são estruturas mais complexas e de maior porte, como pontes principais e viadutos, cuja manutenção adequada é essencial para garantir a segurança e a durabilidade das infraestruturas.
592. Por fim, o índice de desempenho ambiental também contribui com 2,5% para a nota global. Esse indicador avalia como as concessionárias estão gerenciando os impactos ambientais de suas operações, buscando minimizar danos ao meio ambiente e cumprir com normas ambientais vigentes.
593. Esses componentes refletem a abordagem multifacetada na avaliação da conservação e manutenção das infraestruturas rodoviárias sob concessão, garantindo que aspectos fundamentais sejam considerados de maneira equilibrada na classificação das concessionárias.

§1º A nota do indicador de pavimento será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - índice de irregularidade longitudinal;

II - deflexão característica;

III - trilha de roda;

IV – *International Friction Index* (IFI); e

V - percentual de trincamento.

594. O parágrafo 1º do artigo especifica como será calculada a nota do indicador de pavimento, que é um dos elementos fundamentais na avaliação da conservação e manutenção das rodovias concedidas. Ele detalha que a nota deste indicador será

determinada pela média obtida nos subindicadores que o compõem: índice de irregularidade longitudinal, deflexão característica, trilha de roda, *International Friction Index (IFI)*, e percentual de trincamento.

595. Em relação ao *International Friction Index (IFI)*, ele substitui os subindicadores de resistência à derrapagem e altura da mancha de areia, previstos na proposta inicial da norma, como parâmetro de avaliação. A adoção do IFI visa modernizar e padronizar os critérios de medição de atrito com base em referências internacionais, aumentando a precisão e a comparabilidade dos dados sobre as condições de segurança das rodovias. Ela decorre de estudos aprofundados contidos na proposta de Instrução Normativa do SEI nº 50500.087268/2023-80, que estabelece os Parâmetros de Desempenho de Pavimento, garantindo uma metodologia atualizada e alinhada às melhores práticas internacionais.

596. Esses subindicadores são cruciais para avaliar diferentes aspectos do pavimento, como sua regularidade, capacidade de suporte de carga, desgaste causado pelo tráfego, aderência em condições diversas e a presença de fissuras. A análise detalhada desses elementos permite uma avaliação mais completa das condições da pista, orientando ações de manutenção preventiva e corretiva para garantir a segurança e durabilidade das rodovias sob concessão.

§ 2º Na aferição do índice de irregularidade longitudinal e da deflexão característica, serão considerados apenas os segmentos de pavimento flexível.

597. O parágrafo 2º, do artigo, estabelece critérios específicos para a aferição do índice de irregularidade longitudinal e da deflexão característica, subindicadores importantes na avaliação do pavimento. Segundo o dispositivo, esses indicadores serão avaliados apenas nos segmentos de pavimento flexível.

598. Essa restrição indica que a metodologia de medição e avaliação desses dois parâmetros será aplicada somente em trechos de rodovias que possuem pavimento flexível, como aqueles compostos por camadas de asfalto e outros materiais que permitem uma maior flexibilidade em comparação aos pavimentos rígidos, como o concreto.

599. Essa diferenciação é relevante porque os critérios de avaliação podem variar de acordo com o tipo de pavimento, refletindo as diferentes características estruturais e de desempenho entre pavimentos flexíveis e rígidos. Portanto, ao focar nos segmentos flexíveis, o § 2º busca assegurar uma avaliação mais precisa e adequada para a classificação das concessionárias responsáveis pela conservação e manutenção das rodovias.

§3º A nota do indicador de sinalização será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - retrorreflexão da sinalização horizontal;

II - retrorreflexão da sinalização vertical e aérea;

III - estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea; e

IV - estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea.

600. O parágrafo 3º, do artigo, estipula os critérios para avaliação do indicador de sinalização nas concessões rodoviárias. Este indicador é composto por quatro subindicadores específicos: a retrorreflexão da sinalização horizontal, a retrorreflexão da sinalização vertical e aérea, o estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea, e o estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea. A nota atribuída a este indicador é calculada pela média observada em cada um dos subindicadores mencionados, garantindo que a sinalização esteja em conformidade com as normas de segurança e operação estabelecidas para as rodovias concedidas.

§4º A nota do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - estado de conservação da drenagem superficial; e

II - estado de conservação da drenagem profunda.

601. O parágrafo 4º, do artigo, especifica os critérios para a avaliação do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes em concessões rodoviárias. Este indicador é composto por dois subindicadores principais: o estado de conservação da drenagem superficial e o estado de conservação da drenagem profunda. A nota atribuída a este indicador é calculada pela média observada em cada um desses subindicadores, refletindo a eficiência e a manutenção adequada dos sistemas de drenagem nas rodovias concedidas. Esses elementos são essenciais para garantir a funcionalidade e a segurança das vias, especialmente em condições climáticas adversas.

§5º A nota do indicador de obras-de-arte especiais será obtida segundo a metodologia definida na NORMA DNIT 010/2004 - PRO;

602. O parágrafo 5º, do artigo, estabelece que a nota do indicador de obras-de-arte especiais será determinada conforme a metodologia especificada na NORMA DNIT 010/2004 - PRO. Esta norma estabelece os critérios e procedimentos técnicos para avaliação e monitoramento das obras-de-arte especiais em rodovias, garantindo padrões de segurança e funcionamento dessas estruturas. A utilização dessa norma assegura que a avaliação das obras-de-arte especiais seja feita de maneira padronizada e técnica, levando em consideração aspectos como condições estruturais, segurança operacional e necessidades de manutenção preventiva e corretiva.

§6º A nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA) será obtida observando a publicação anual do resultado final feita pela ANTT, em seus meios de comunicação oficiais;

603. O §6º estabelece que a nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA) será determinada com base na publicação anual do resultado feita pela ANTT, através de seus meios de comunicação oficiais. Esse índice é crucial para avaliar o impacto ambiental das atividades das concessionárias de rodovias, levando em consideração critérios como gestão ambiental, eficiência energética, controle de

poluição e uso sustentável dos recursos naturais. A divulgação anual desses resultados permite uma avaliação transparente e periódica do desempenho ambiental das concessionárias, incentivando práticas sustentáveis e a melhoria contínua das operações rodoviárias.

Art. 114

Art. 114. O macroindicador de execução de obras obrigatórias será composto pelos seguintes indicadores, com os seguintes pesos sobre a nota:

I - índice de execução anual: 5% (cinco por cento); e

II - índice de execução acumulada: 25% (vinte e cinco por cento).

604. Conta o artigo a respeito dos critérios que compõem o macroindicador de execução de obras obrigatórias na classificação das concessionárias de rodovias. Ele divide esse macroindicador em dois componentes principais, cada um contribuindo com uma parcela específica para a nota global das concessionárias. O primeiro componente é o Índice de Execução Anual, que representa 5% da nota total e avalia o progresso das obras obrigatórias realizadas ao longo do ano-concessão. Já o segundo componente é o Índice de Execução Acumulada, com peso mais significativo de 25%, medindo o progresso acumulado das obras ao longo de toda a concessão. Esses indicadores são fundamentais para garantir que as concessionárias estejam cumprindo adequadamente suas obrigações contratuais de manutenção e melhoria das condições das rodovias sob sua responsabilidade, proporcionando uma avaliação estruturada e equitativa do desempenho de cada concessionária nesse aspecto específico da concessão rodoviária.

§1º A nota do indicador de índice de execução anual será obtida pelo percentual correspondente às obras obrigatórias executadas, em avanço físico, em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão para o período, incluindo as postergações de obras, para cada ano-concessão completo do período de análise considerado.

605. O parágrafo 1º estabelece como será calculada a nota do indicador de Índice de Execução Anual no macroindicador de execução de obras obrigatórias das concessionárias de rodovias. Esse indicador será determinado pelo percentual de avanço físico das obras obrigatórias realizadas em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão para o período anual considerado. Isso inclui tanto as obras realizadas dentro do prazo estipulado quanto aquelas cuja execução foi postergada para anos subsequentes. Essa metodologia visa avaliar o cumprimento efetivo das obrigações contratuais das concessionárias no que diz respeito à implementação das melhorias necessárias na infraestrutura rodoviária sob sua gestão, garantindo transparência e *accountability* no processo de classificação.

§2º A nota do indicador de índice de execução acumulada será obtida pelo percentual correspondente obras obrigatórias executadas, em avanço físico, em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão para o período, incluindo as postergações de obras, do início da concessão até o período de análise considerado.

606. O parágrafo 2º define como será calculada a nota do indicador de Índice de Execução Acumulada no macroindicador de execução de obras obrigatórias das concessionárias de rodovias. Essa nota será determinada pelo percentual de avanço físico das obras obrigatórias realizadas em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão desde o início da concessão até o período de análise considerado. Isso inclui tanto as obras realizadas dentro dos prazos inicialmente estabelecidos quanto aquelas cuja execução foi adiada para anos posteriores. Essa abordagem visa avaliar o cumprimento contínuo das obrigações contratuais ao longo da concessão, permitindo uma análise acumulada do progresso das obras de infraestrutura rodoviária necessárias, com foco na transparência e na responsabilização das concessionárias.

§3º Os indicadores de que tratam este artigo serão aferidos, inclusive mediante apuração de média ponderada, quando ambos os critérios forem utilizados:

I - pelo avanço físico do cronograma do fluxo de caixa, para os contratos de concessão que contenham plano de negócios; e

II - Fator D, para os contratos de concessão que não contenham plano de negócios ou para as obras pactuadas conjuntamente com a aplicação de desconto de reequilíbrio.

607. O parágrafo 3º estabelece como serão aferidos os indicadores do macroindicador de execução de obras obrigatórias das concessionárias de rodovias. Ele prevê que esses indicadores serão avaliados através de média ponderada, dependendo dos critérios específicos aplicáveis a cada contrato de concessão:

608. Para contratos que incluem plano de negócios, o avanço físico do cronograma do fluxo de caixa será utilizado como critério principal para aferição dos indicadores. No mesmo sentido, pode-se inferir que a avaliação será baseada no progresso físico das obras em relação ao cronograma financeiro estabelecido no plano de negócios da concessionária.

609. Para contratos que não incluem plano de negócios ou para as obras que foram pactuadas conjuntamente com a aplicação de desconto de reequilíbrio, será utilizado o critério do Fator D. O Fator D é uma medida que considera o impacto do atraso na execução das obras sobre a concessão, refletindo em ajustes financeiros ou reequilíbrios contratuais necessários para garantir o cumprimento das obrigações.

610. Essa abordagem visa assegurar que a execução das obras obrigatórias pelas concessionárias seja avaliada de maneira adequada e proporcionar transparência na gestão dos contratos de concessão de rodovias, considerando as diferentes modalidades contratuais e suas especificidades operacionais e financeiras.

§4º Na apuração dos indicadores de que trata este artigo, serão considerados na contabilização das inexecuções os descumprimentos em razão de evento cujo risco foi alocado à concessionária pelo contrato de concessão.

611. O parágrafo 4º estabelece que na apuração dos indicadores relacionados à execução de obras obrigatórias pelas concessionárias de rodovias, serão considerados os descumprimentos decorrentes de eventos cujo risco foi atribuído à concessionária pelo contrato de concessão.

612. Essa disposição implica que, ao avaliar o desempenho da concessionária na execução das obras obrigatórias, serão contabilizados os eventos ou situações em que a concessionária não cumpriu com as obrigações estabelecidas no contrato devido a riscos ou circunstâncias que estavam sob sua responsabilidade.

613. O objetivo dessa medida é garantir que as concessionárias assumam a responsabilidade pelos riscos que são atribuídos a elas nos contratos de concessão, promovendo assim uma gestão mais eficiente e responsável das infraestruturas rodoviárias sob sua administração. Isso contribui para a transparência e para o cumprimento das obrigações contratuais, mantendo os padrões de qualidade e segurança estabelecidos para as rodovias concedidas.

Art. 115

Art. 115. O macroindicador de serviços e atendimento aos usuários será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:

I - plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo: 10% (dez por cento);

II - serviço de socorro médico: 10% (dez por cento); e

III - serviço de socorro mecânico: 10% (dez por cento).

614. O artigo estabelece o macroindicador de serviços e atendimento aos usuários para a classificação das concessionárias de rodovias. Este macroindicador é essencial para avaliar a qualidade e eficiência dos serviços prestados aos usuários ao longo das rodovias concedidas. Ele se divide em três indicadores principais, cada um com peso específico na composição da nota global da concessionária.

615. O primeiro indicador, com peso de 10% (dez por cento), refere-se à plataforma digital oficial da administração pública federal destinada à autocomposição de controvérsias em relações de consumo. Esta avaliação visa garantir que haja um meio eficaz para resolver conflitos entre os usuários e a concessionária, promovendo uma relação transparente e justa.

616. O segundo indicador, também com peso de 10% (dez por cento), avalia o serviço de socorro médico oferecido pela concessionária. Ele considera a prontidão, qualidade e eficiência do atendimento médico prestado aos usuários em emergências ao longo das rodovias concedidas.
617. O terceiro indicador, igualmente com peso de 10% (dez por cento), refere-se ao serviço de socorro mecânico. Este indicador avalia a rapidez e a qualidade da assistência mecânica fornecida aos usuários que enfrentam problemas com seus veículos ao longo das rodovias concedidas.
618. Esses indicadores são fundamentais para assegurar que as concessionárias cumpram com padrões adequados de atendimento e serviço aos usuários das rodovias, contribuindo para a segurança e o conforto dos usuários durante suas viagens. A avaliação detalhada desses aspectos ajuda a garantir que as concessionárias estejam atendendo adequadamente às necessidades dos usuários e cumprindo com as obrigações estipuladas nos contratos de concessão.

§1º A nota do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

- I - índice de solução;**
- II - satisfação com o atendimento;**
- III - reclamações respondidas; e**
- IV - prazo médio de respostas.**

619. Conforme expresso no parágrafo em comento, o indicador plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo, subdivide-se em quatro subindicadores, que são: o índice de solução, a satisfação com o atendimento, reclamações respondidas e o prazo médio de respostas.
620. Nota-se que neste ponto faz-se importante, para entendimento da relevância deste indicador, rememorar a fundamentação legislativa, da citada plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição. Não é recente a

preocupação do legislador com a prestação de serviço adequado. Conforme verifica-se a Lei de Concessões dispõe expressamente sobre o assunto. O inciso I do art. 31, da Lei nº 8.987/95, in verbis:

“Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;”

Além do especificado art. 6º, da Lei nº 8.987/95, in verbis:

“Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.”

621. A lei ao exigir a prestação adequada dos serviços públicos deixa implícito o direito dos usuários de ter meios para contestar sobre a qualidade da prestação deste serviço. Desta forma, no âmbito da ANTT a Resolução nº 3.535/2010 fixou normas gerais para atendimento aos usuários dos serviços concedido.
622. No inciso II, do artigo XVIII, da Resolução nº 5.950/2021 estabeleceu-se que concessionária deverá atender aos usuários da plataforma digital oficial da administração pública federal, consumidor. gov.br, para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo.
623. Cumpriu ao Decreto 10.197/20 estabelecer o Sistema de Solução Alternativa de Conflitos do Consumidor. gov.br, mantido pela Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor (Senacon), por meio de plataforma tecnológica de informação, interação e compartilhamento de dados, como plataforma oficial da administração pública federal direta, autárquica e fundacional para a autocomposição nas controvérsias em relações de consumo.
624. O indicador plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo, que se subdivide nos subindicadores índice de solução, satisfação com o atendimento, reclamações respondidas e prazo médio de respostas, representará 10% do peso da pontuação da avaliação que rankeará os concessionários.

§2º Será atribuída nota zero ao indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo caso a concessionária não esteja cadastrada na plataforma durante a integralidade do ano-concessão considerado.

625. Como expresso nos comentários do parágrafo anterior, a concessionária é obrigada a atender aos usuários da plataforma digital oficial da administração pública federal, consumidor.gov.br, e a ela será atribuída nota zero quando ao indicador, caso não esteja cadastrada, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades.

§3º A nota do indicador de serviço de socorro médico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por ambulâncias tipo C e tipo D.

626. O parágrafo 3º estabelece como será calculada a nota atribuída ao indicador de serviço de socorro médico, um dos componentes do macroindicador de serviços e atendimento aos usuários na classificação das concessionárias de rodovias. Este indicador visa avaliar a eficiência e a eficácia dos serviços de emergência médica prestados pela concessionária aos usuários das rodovias concedidas.

627. A nota deste indicador será determinada pelo percentual de ocorrências atendidas mensalmente, conforme estabelecido nos parâmetros de desempenho especificados no contrato de concessão. Ou seja, quanto maior for a proporção de ocorrências de socorro médico atendidas pela concessionária em relação ao total de ocorrências registradas, melhor será a pontuação obtida neste indicador.

628. Além disso, o texto menciona que haverá um tratamento contratual distinto para o atendimento por ambulâncias tipo C e tipo D. Isso sugere que pode haver critérios diferenciados ou metas específicas para cada tipo de ambulância, levando em consideração suas capacidades e características operacionais no contexto das rodovias concedidas.

629. Portanto, a avaliação deste indicador não apenas mede a capacidade de resposta da concessionária em emergências médica, mas também considera a

adequação e o cumprimento dos parâmetros estabelecidos no contrato de concessão para garantir um serviço de socorro médico eficiente e satisfatório aos usuários das rodovias.

§4º Para fins do disposto no § 3º, será considerado apenas o primeiro atendimento por ambulância, seja tipo C ou tipo D, para cada ocorrência, contabilizando-se o tempo a partir da identificação da ocorrência pela concessionária ou do acionamento pelo usuário, o que ocorrer primeiro.

630. O parágrafo 4º especifica como será contabilizado o atendimento de ocorrências para efeito de avaliação do indicador de serviço de socorro médico nas concessões de rodovias. Este parágrafo estabelece que, para cada ocorrência registrada, será considerado apenas o primeiro atendimento realizado por ambulância, seja ela tipo C ou tipo D.

631. A contagem do tempo de resposta terá início a partir do momento em que a ocorrência for identificada pela concessionária ou do momento em que o usuário acionar o serviço de socorro, o que ocorrer primeiro. Esta definição é crucial para garantir que o tempo de resposta seja calculado de forma precisa e justa, levando em conta o início imediato da assistência médica após a identificação da necessidade.

632. Dessa forma, o §4º visa assegurar que a avaliação do desempenho da concessionária no serviço de socorro médico seja baseada no tempo efetivo de resposta desde a notificação da ocorrência até o primeiro atendimento médico prestado. Isso contribui para aferir a eficiência e a prontidão do serviço de emergência médica oferecido aos usuários das rodovias concedidas, promovendo um atendimento ágil e adequado às necessidades emergenciais dos usuários.

§5º A nota do indicador de serviço de socorro mecânico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por guincho leve e guincho pesado.

633. O parágrafo 5º aborda como será avaliado o indicador de serviço de socorro mecânico nas concessões de rodovias. De acordo com este parágrafo, a nota deste indicador será determinada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente conforme os parâmetros de desempenho estabelecidos.
634. É destacado que há um tratamento contratual diferenciado para o atendimento por guincho leve e por guincho pesado. Isso é o mesmo que dizer que a avaliação do serviço de socorro mecânico levará em consideração as especificidades e os critérios estabelecidos para cada tipo de atendimento, seja ele por guincho leve ou por guincho pesado.
635. Essa diferenciação é importante para garantir que a concessionária seja avaliada de maneira justa e proporcional às condições e exigências específicas de cada tipo de serviço de socorro mecânico oferecido aos usuários das rodovias. Assim, o § 5º busca assegurar que a avaliação do desempenho nesse serviço seja precisa e reflita adequadamente a capacidade da concessionária em atender eficientemente às demandas de assistência mecânica ao longo do período de análise da classificação.

§6º Quando o contrato de concessão não estabelecer parâmetros de desempenho distintos para atendimento por ambulância tipo C e ambulância tipo D, e para guincho leve e por guincho pesado, considera-se, para fins exclusivos da apuração da nota do indicador, que o tempo de atendimento por ambulância tipo D e por guincho pesado deverá ser o dobro daquele definido para ambulância tipo C e por guincho leve, respectivamente.

636. Conforme verifica-se o 6º estabelece uma regra específica para os casos em que o contrato de concessão não define parâmetros de desempenho distintos para diferentes tipos de serviços de socorro (ambulância tipo C vs. tipo D e guincho leve vs. guincho pesado). Nesses casos, para efeitos exclusivos de apuração da nota do indicador de serviço de socorro médico e mecânico, respectivamente, assume-se que o tempo de atendimento por ambulância tipo D e guincho pesado será o dobro do tempo estabelecido para ambulância tipo C e guincho leve.
637. Essa medida visa garantir uma avaliação equitativa e proporcional das concessionárias, mesmo na ausência de critérios específicos no contrato para

diferentes tipos de serviços de socorro. Assim, ao dobrar o tempo de atendimento para ambulância tipo D e guincho pesado em relação aos parâmetros estabelecidos para ambulância tipo C e guincho leve, respectivamente, a ANTT assegura que a avaliação reflita adequadamente o esforço e a capacidade de resposta das concessionárias em emergências médica e mecânica ao longo do período de análise da classificação.

§7º A contabilização das ocorrências de atendimento de socorro médico ou mecânico, que tenham tempo de atendimento equivalente a zero, será realizada conforme o recebimento dos relatórios de monitoração.

638. O §7º estabelece como serão contabilizadas as ocorrências de atendimento de socorro médico ou mecânico que tenham tempo de atendimento equivalente a zero. Essa contabilização será feita com base no recebimento dos relatórios de monitoração.

639. Para o caso de ocorrências em que o tempo de atendimento é registrado como zero, possivelmente devido a problemas técnicos ou falta de informação detalhada no momento da apuração inicial, a ANTT utilizará os relatórios de monitoramento recebidos posteriormente para efetuar a devida contabilização. Essa prática visa corrigir ou completar as informações necessárias para uma avaliação precisa e justa dos serviços prestados pelas concessionárias no que diz respeito ao socorro médico e mecânico.

Art. 116

Art. 116. A nota global de cada concessionária será obtida pela média das notas observadas para cada indicador ou subindicador do ano-concessão completo considerado na apuração, nos termos do Anexo IV.

640. Neste dispositivo dispõe-se sobre o método de cálculo da nota global de cada concessionária. Segundo este artigo, a nota global será obtida pela média das notas

atribuídas a cada indicador ou subindicador ao longo do ano-concessão completo, conforme detalhado no Anexo IV da legislação correspondente.

641. A nota global, referida no artigo reflete o desempenho da concessionária em todos os aspectos avaliados, como conservação da infraestrutura, execução de obras obrigatórias e serviços prestados aos usuários. Cada indicador ou subindicador contribui para a formação dessa nota global, sendo essencial para determinar a classificação da concessionária dentro das categorias A, B, C ou D, de acordo com sua performance ao longo do período de avaliação, que é o ano concessão.

§1º No cômputo da nota global, a parcela referente ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA) será considerada como "pontuação extra", adicionando até 2,5% ao resultado final, como forma de incentivo para que as concessionárias adotem práticas que minimizem os impactos ambientais e promovam a sustentabilidade.

642. O §1º foi incluído para estabelecer que a parcela referente ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA) na fórmula de cálculo se configure como uma "pontuação extra". Dessa forma, os demais indicadores de avaliação totalizam o percentual máximo de 100%, enquanto o IDA oferece um "bônus de pontuação" adicional de 2,5%. Esse bônus possibilita que concessionárias com bom desempenho ambiental alcancem mais facilmente classificações superiores (A e B), obtendo reconhecimento específico por práticas sustentáveis que excedem as exigências regulatórias. A medida reforça o compromisso com a preservação ambiental e a responsabilidade social, incentivando melhorias contínuas que contribuem para a sustentabilidade do setor rodoviário.

§2º Observados os pesos previstos no caput, a nota global de cada concessionária será obtida pela média das notas observadas para cada indicador ou subindicador do ano-concessão completo na apuração, de acordo com a seguinte fórmula:

643. A nota global será aplicada após o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção. Nesta etapa de avaliação, a concessionária será submetida à classificação de acordo com a nota global obtida a partir dos dados

observados para os subindicadores que integram os indicadores de cada conjunto de macroindicadores.

644. Destaca-se que, o conjunto de macroindicadores, desdobram-se em indicadores, e alguns destes últimos desdobram-se em subindicadores. Apresenta-se primeiro, por uma questão de precedência, os macroindicadores que são: conservação e manutenção da infraestrutura, execução de obras obrigatórias e serviços e atendimento aos usuários. A estes macroindicadores, foram atribuídos pesos, cujos valores são 40% para conservação e manutenção da infraestrutura, 30% para o macroindicador de execução de obras obrigatórias e 30% para o macroindicador de serviços e atendimento aos usuários.
645. No âmbito do macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura, que como já dito, representa 40% da Nota Global, ocorre um novo sopesamento entre os indicadores que o compõem da seguinte forma: 20% do peso atribui-se ao pavimento, à sinalização 10%, ao sistema de drenagem 5%, à manutenção e conservação das obras-de-arte especiais 5% e ao índice de desempenho ambiental: 2,5%.
646. Cada indicador que compõe o macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura se desdobrará mais uma vez em subindicadores. O indicador pavimento desdobra-se nos subindicadores índice de irregularidade longitudinal, deflexão característica, trilha de roda, International Friction Index (IFI) e percentual (%) de trincamento. Em linhas gerais, os indicadores e subindicadores serão avaliados, como sendo de nível I, II, III e IV, correspondendo a cada um desses níveis valores previamente tabelados, obedecendo às peculiaridades técnicas de cada um deles.
647. Até neste ponto, discorreu-se apenas sobre o indicador pavimento e seus subindicadores, pertencentes ao macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura. Apesar disso, avalia-se que as explicações acima já são suficientes para subsidiar o entendimento do cômputo da Nota Global.
648. Já que é mesma lógica se estende às demais variáveis da fórmula através da qual será calculada a nota global de uma concessionária em um dado ano concessão. Conforme verifica-se § 2º, do artigo 108, poderão ser atribuídas nota dez, quando o subindicador apresentar valor que o enquadre como sendo de nível 1. Caso o valor

aferido para subindicador pertença ao nível 2, ser-lhe-á atribuído nota 7 (sete). Quando o valor verificado estiver contido no tabelado para o nível 3, atribuir-se-á nota 4 (quatro). Será atribuída nota 0 (zero) para os subindicadores, cujos valores aferidos estejam contidos no nível IV.

649. Genericamente, a cada um dos três macroindicadores, que representam um conjunto de indicadores ou indicadores, serão atribuídos pesos (0,4; 0,3; 0,3). Estes pesos, foram redistribuídos, dentro de cada conjunto, aos indicadores. Cada indicador poderá representar um subconjunto compostos de subindicadores, a estes últimos, quando for o caso, serão atribuídas notas 10, 7, 4 e 0, caso sejam avaliados, respectivamente, como de nível I, II, III e IV. Todas essas variáveis devidamente sopesadas compõem a fórmula da Nota Global, expressa no § 1º, do artigo 9º deste apêndice.

650. Calcula-se a nota da concessionária para o ano concessão.

$$NG = 0,20 \left(\frac{\overline{P_{IRI}} + \overline{P_{DC}} + \overline{P_{TR}} + \overline{P_{IFI}} + \overline{P_{\%TRIN}}}{5} \right) + 0,10 \left[0,5 \overline{S_{RSH}} + 0,5 \left(\frac{\overline{S_{RSV}} + \overline{S_{SSV}} + \overline{S_{CSV}}}{3} \right) \right] \\ + 0,05 \left(\frac{\overline{OAC_{DS}} + \overline{OAC_{DP}}}{2} \right) + 0,05 \overline{OAE} + 0,025 \overline{IDA} + 0,05 \overline{O_{EAn}} + 0,25 \overline{O_{EAc}} \\ + 0,10 \left(\frac{\overline{U_{IS}} + \overline{U_{SA}} + \overline{U_{RR}} + \overline{U_{PR}}}{4} \right) + 0,10 \overline{U_{SMéd}} + 0,10 \overline{U_{SMec}}$$

onde:

NG : nota global;

$\overline{P_{IRI}}$: nota média do subindicador de índice de irregularidade longitudinal do indicador de pavimento;

$\overline{P_{DC}}$: nota média do subindicador de deflexão característica do indicador de pavimento;

$\overline{P_{TR}}$: nota média do subindicador de trilha de roda do indicador de pavimento;

$\overline{P_{IFI}}$: nota média do subindicador de *International Friction Index* (IFI) do indicador de pavimento;

$\overline{P_{\%TRIN}}$: nota média do subindicador de percentual (%) de trincamento do indicador de pavimento;

$\overline{S_{RSH}}$: nota média do subindicador de retrorreflexão da sinalização horizontal do indicador de sinalização;

$\overline{S_{RSV}}$: nota média do subindicador de retrorreflexão da sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;

$\overline{S_{SSV}}$: nota média do subindicador de estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;

$\overline{S_{CSV}}$: nota média do subindicador de estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;

$\overline{OAC_{DS}}$: nota média do subindicador de estado de conservação da drenagem superficial do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;

$\overline{OAC_{DP}}$: nota média do subindicador de estado de conservação da drenagem profunda do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;

$\overline{OAE}$: nota do indicador de obras-de-arte especiais;

$\overline{IDA}$: nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA);

$\overline{O_{EAn}}$: nota média do indicador de índice de execução anual do macroindicador de execução de obras obrigatórias;

$\overline{O_{EAc}}$: nota média do indicador de índice de execução acumulada do macroindicador de execução de obras obrigatórias;

$\overline{U_{IS}}$: nota média do subindicador de índice de solução do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

$\overline{U_{SA}}$: nota média do subindicador de índice de satisfação com o atendimento do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

$\overline{U_{RR}}$: nota média do subindicador de índice de reclamações respondidas do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

$\overline{U_{PR}}$: nota média do subindicador de índice de prazo médio de respostas do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

$\overline{U_{SMéd}}$: nota média do indicador de serviço de socorro médico do macroindicador de serviços e atendimento aos usuários;

$\overline{U_{SMec}}$: nota média do indicador de serviço de socorro mecânico do macroindicador de serviços e atendimento aos usuários.

651. Acima estão listadas as notações que representam os indicadores e subindicadores médios de um determinado ano concessão. Alguns indicadores subdividem-se em subindicadores. Aos indicadores médios individuais e aos subindicadores médios serão atribuídas notas 10, 7, 4 e 0, caso sejam avaliados, respectivamente, como de nível I, II, III e IV.

CAPÍTULO XIII

REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA

Art. 117

Art. 117. O regime de recuperação regulatória é um instrumento de gestão contratual excepcional e transitório destinado a promover a recuperação de concessões com desempenho insatisfatório e que apresentem risco de extinção contratual por caducidade.

652. O artigo define o regime de recuperação regulatória como um mecanismo excepcional e transitório, o que significa que ele não faz parte da gestão ordinária das concessões, mas é uma solução emergencial para situações críticas. O uso do termo "transitório" ressalta que o regime de recuperação regulatória tem um prazo limitado e não deve se transformar em uma solução de longo prazo. O objetivo é fornecer uma chance para que concessões com desempenho insatisfatório se recuperem antes que medidas mais drásticas, como a caducidade, sejam aplicadas. O foco na recuperação de concessões com risco de caducidade sugere que o regime de recuperação regulatória é uma etapa anterior à caducidade, funcionando como um mecanismo de mitigação de riscos.

653. O regime de recuperação regulatória passou por diversas transformações antes de alcançar sua versão final. Inicialmente, o conceito do regime de recuperação regulatória surgiu como um artigo do RCR3, formalizado durante a Reunião Participativa Mista nº 005/2022 da ANTT. Essa versão inicial propunha um mecanismo específico de gestão para concessões com desempenho insatisfatório, com o intuito de proporcionar uma oportunidade de recuperação antes da caducidade do contrato.

654. A primeira proposta mais estruturada do regime de recuperação regulatória foi apresentada durante a Audiência Pública nº 7/2023 do RCR3. Nesta fase, o texto

inicial foi debatido e ajustado com base nas contribuições da sociedade e dos especialistas presentes. Contudo, muitas das sugestões recebidas levaram a novas revisões e aprimoramentos no texto.

655. Entre as modificações mais significativas propostas, destacou-se a recomendação da Superintendência de Concessões (SUCON). Esta sugeriu a inclusão do conceito de "venda assistida", uma proposta que representava uma mudança substancial em relação ao texto originalmente apresentado na Audiência Pública do RCR3. A adição do conceito de venda assistida visava introduzir uma abordagem alternativa para a recuperação de concessões, oferecendo mais flexibilidade e novas estratégias para a gestão das concessões problemáticas.
656. Dado que essa proposta representava uma alteração significativa, decidiu-se que a nova redação deveria ser submetida a uma nova etapa de apreciação pública. Assim, o texto revisado foi apresentado na Audiência Pública nº 12/2023, dentro do escopo do RCR4. Esta audiência permitiu um novo ciclo de discussões e ajustes, incorporando as observações e recomendações da sociedade.
657. Por fim, a Procuradoria Jurídica elaborou uma nova proposta de texto, que foi ajustada e refinada com base nas contribuições recebidas ao longo das audiências públicas e dos debates técnicos. Esta versão final do regime de recuperação regulatória reflete um processo de revisão detalhado e colaborativo, resultando em um regime mais robusto e alinhado com as necessidades e desafios enfrentados pelas concessões.

§1º A implementação do regime de recuperação regulatória constitui decisão discricionária da ANTT, como alternativa à instauração ou continuidade de processo de caducidade, não constituindo direito da concessionária.

658. Este parágrafo confirma que o regime de recuperação regulatória não é um direito automático da concessionária, mas uma decisão da ANTT baseada em discricionariedade administrativa. A discricionariedade implica que a ANTT pode avaliar se o regime de recuperação regulatória é aplicável com base nas circunstâncias específicas de cada concessão. Esse poder discricionário é importante para permitir

flexibilidade na gestão das concessões, mas também exige que a ANTT atue de forma transparente e consistente, evitando a arbitrariedade.

§2º A aplicação do regime de recuperação regulatória não pode importar em alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou de sua matriz de risco.

659. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é crucial para garantir que o regime de recuperação regulatória não comprometa as condições originais do contrato, especialmente em termos de custos e receitas. O contrato de concessão é estruturado com uma matriz de risco definida, e qualquer alteração substancial poderia impactar a viabilidade econômica do contrato e a sustentabilidade financeira da concessão. Isso protege tanto os interesses públicos quanto os privados, evitando que a recuperação da concessão sobrecarregue a parte concedente ou altere os termos acordados inicialmente.

Art. 118

Art. 118. A aplicação do regime de recuperação regulatória será cabível quando a ANTT identificar o cumprimento dos requisitos para a abertura do processo de caducidade ou elementos que indiquem que a concessão está próxima dessa condição, oferecendo à concessionária uma última oportunidade para sanar as irregularidades e retornar à conformidade contratual, conforme o art. 38, §3º, da Lei nº 8.987, de 1995.

660. Este artigo estabelece o critério para a aplicação do regime de recuperação regulatória, vinculando-o a sinais de que a concessão está perto da caducidade. A inclusão de elementos que indiquem a proximidade da caducidade permite que a ANTT intervenha antes da necessidade de uma medida mais drástica. Isso não apenas fornece uma última chance para a concessionária, mas também ajuda a evitar a interrupção dos serviços públicos, conforme disposto no art. 38, §3º, da Lei nº 8.987/95, que trata das concessões. Note-se que o regulador optou por deixar positivado no texto normativo a referência à lei no intuito de conferir base legal ao regime de recuperação regulatória, alinhando-o com a legislação existente e garantindo que a abordagem da ANTT esteja em conformidade com a lei.

§1º A inclusão no regime de recuperação regulatória deverá ser precedida de uma avaliação detalhada da situação da concessão, incluindo análise de desempenho, situação financeira e cumprimento das obrigações contratuais, bem como de uma análise técnica e jurídica que demonstre a viabilidade da recuperação da concessão no prazo estabelecido.

661. A exigência apresentada no presente parágrafo, antes da inclusão no regime de recuperação regulatória, assegura que a decisão de aplicar o regime seja baseada em uma compreensão completa da situação da concessão. A análise deve abranger desempenho operacional, condição financeira (nos termos do art. 36, II) e cumprimento contratual, além de aspectos técnicos e jurídicos. Essa abordagem holística é fundamental para garantir que o regime de recuperação regulatória seja utilizado de maneira eficaz e que a recuperação seja possível dentro do prazo estabelecido. A análise deve demonstrar não apenas a viabilidade da recuperação, mas também a capacidade da concessionária de implementar um Plano de Recuperação efetivo.

§2º Cada concessão poderá se submeter ao regime de recuperação regulatória uma única vez, salvo se sobrevirem razões excepcionais que justifiquem nova submissão ao regime.

662. A limitação a uma única aplicação do regime de recuperação regulatória por concessão, salvo razões excepcionais, visa evitar que o regime se torne uma solução de curto prazo repetitiva e assegurar que o regime seja visto como uma medida final e não uma alternativa constante à caducidade. As razões excepcionais que permitiriam uma nova submissão devem ser bem justificadas para garantir que não se abuse da flexibilidade do regime.

Art. 119

Art. 119. O ingresso no regime de recuperação regulatória implica o reconhecimento, pela concessionária, do descumprimento do contrato de concessão e na concordância com a extinção por caducidade em caso de descumprimento do plano de recuperação da concessão acordado entre as partes.

663. Este artigo estabelece que, ao ingressar no regime, a concessionária deve reconhecer seu descumprimento do contrato e aceitar a caducidade se falhar no cumprimento do plano de recuperação. Isso cria um compromisso claro por parte da concessionária e estabelece um acordo formal sobre as consequências do não cumprimento, que é essencial para garantir que a concessionária se engaje de maneira séria no processo de recuperação.

Parágrafo único. A concessionária deve renunciar a qualquer pretensão de obstar, seja judicialmente, seja em arbitragem, o encerramento do contrato em caso de insucesso do plano de recuperação da concessão, sem prejuízo de buscar indenização e quaisquer ressarcimentos que entenda cabíveis após o encerramento do contrato.

664. Este parágrafo impede que a concessionária use medidas judiciais ou arbitrais para contestar a caducidade após o fracasso do plano de recuperação. No entanto, a concessão do direito de buscar indenização posteriormente oferece um caminho para compensação caso a concessionária considere que tem direito a isso após o encerramento do contrato. Isso assegura que o regime de recuperação tenha um caráter definitivo enquanto ainda permite que a concessionária busque reparação adequada.

Art. 120

Art. 120. O regime de recuperação regulatória terá a duração de dois anos, período durante o qual a concessionária deverá cumprir um plano de recuperação da concessão específico, a ser acordado com a ANTT.

665. O prazo de dois anos para o regime de recuperação regulatória é definido para proporcionar um período razoável para a recuperação da concessão. O plano de recuperação específico deve ser acordado com a ANTT, o que garante que o plano seja personalizado para a situação da concessão e estabeleça metas e medidas apropriadas para a recuperação.

§1º O plano de recuperação da concessão deverá considerar a avaliação detalhada da situação da concessão para estabelecer medidas adequadas e suficientes para retomar o pleno cumprimento das obrigações contratuais.

666. O plano de recuperação deve ser baseado na avaliação detalhada da concessão, o que assegura que as medidas tomadas sejam apropriadas e adequadas às necessidades específicas da concessão. Isso é crucial para garantir a eficácia do plano e a viabilidade da recuperação.

§2º O plano de recuperação da concessão poderá contemplar as seguintes medidas, alternativa ou cumulativamente, entre outras necessárias à viabilização da concessão:

I – suspensão, inclusão ou exclusão de obrigações no contrato de concessão;

II - reprogramação de obrigações vencidas e vincendas;

III - antecipação ou diferimento de incidência de débitos e créditos acumulados, inclusive Fator D ou Fator C;

IV - suspensão da aplicação de novas penalidades pelo descumprimento de determinadas obrigações;

V - celebração de termo de ajustamento de conduta;

VI - celebração de acordo substitutivo de multas, quando aplicável;

VII - estabelecimento de metas e indicadores de desempenho que deverão ser periodicamente avaliados pela ANTT; e

VIII - atualização ou revisão de parâmetros contratuais.

667. Este parágrafo lista várias medidas que podem ser incluídas no plano de recuperação. A possibilidade de combinar diferentes medidas permite flexibilidade e adaptação às circunstâncias específicas da concessão. Com isso, espera-se que o processo de recuperação seja realmente eficaz. A inclusão de medidas como a reprogramação de obrigações e a suspensão de penalidades oferece soluções práticas para os problemas enfrentados pela concessão.

§3º A inclusão ou a exclusão de novos investimentos somente poderá ocorrer após findado o Regime de Recuperação Regulatória, salvo exceções previstas em ato normativo específico.

668. O §3º veda a inclusão ou exclusão de novos investimentos durante o regime de recuperação regulatória, uma vez que a situação financeira fragilizada da concessionária não permite a imposição de novos encargos. Essa restrição busca proteger o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, garantindo que o foco permaneça na recuperação e manutenção das obrigações já constantes do contrato.

§4º A concessionária deverá apresentar relatórios trimestrais de progresso à ANTT, demonstrando o cumprimento das metas estabelecidas no Plano de Recuperação da Concessão.

669. A exigência de relatórios trimestrais permite que a ANTT monitore de perto o progresso da recuperação e tome medidas corretivas se necessário. Esses relatórios fornecem transparência e *accountability*, garantindo que o plano de recuperação seja seguido conforme o previsto.

§5º A ANTT deverá elaborar um plano específico de fiscalização, com periodicidade semestral, para aferir o cumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, tendo caráter predominantemente educativo e orientativo.

670. A fiscalização semestral com caráter educativo e orientativo visa garantir que a concessionária receba suporte e orientação durante o processo de recuperação. Isso

ajuda a resolver problemas antes que eles se tornem críticos e fornece uma oportunidade para ajustes no plano conforme necessário.

Art. 121

Art. 121. Ao término do regime de recuperação regulatória, a ANTT deverá realizar uma avaliação final abrangente do desempenho da concessionária, a ser conduzida por uma comissão de três servidores, abrangendo os seguintes aspectos:

I - cumprimento dos itens do plano de recuperação da concessão;

II - alcance das metas estabelecidas;

III - execução dos investimentos programados;

IV - cumprimento dos parâmetros de desempenho; e

V - análise da condição econômica da concessionária.

671. A avaliação final abrangente é essencial para determinar o sucesso do regime de recuperação regulatória. A utilização de uma comissão de três servidores garante imparcialidade e uma análise detalhada dos aspectos relacionados à recuperação da concessão. A inclusão de diferentes aspectos da concessão na avaliação assegura uma visão completa do desempenho e da eficácia do plano de recuperação.

§1º A avaliação final será formalizada por meio de parecer técnico conclusivo sobre a evolução da concessão e a desconfiguração dos elementos que ensejariam a extinção da concessão por caducidade.

672. A formalização da avaliação final por meio de um parecer técnico conclusivo proporciona uma documentação clara e transparente das conclusões da ANTT. A publicação no Diário Oficial e a disponibilização no site da ANTT garantem a transparência e o acesso público às informações.

§2º A ANTT poderá, a seu critério, estender o prazo do regime de recuperação regulatória por mais um ano, caso julgue necessário para a completa recuperação da concessionária, desde que haja justificativa técnica e jurídica para tal medida.

673. A prorrogação do regime de recuperação regulatória por mais um ano oferece uma flexibilidade adicional para casos em que a recuperação não está totalmente concluída. Isso permite mais tempo para implementar medidas adicionais e alcançar a conformidade total, sem comprometer a eficácia do regime.

§3º Ao final do prazo do regime de recuperação regulatória, a classificação da concessionária deverá ser atualizada pela ANTT com base nos resultados da avaliação final.

674. A atualização da classificação da concessão com base na avaliação final é crucial para refletir o desempenho atual da concessão. A ANTT tem a autoridade para decidir sobre a continuidade ou a caducidade da concessão com base nos resultados da avaliação, o que permite uma decisão informada e ajustada às circunstâncias.

Art. 122

Art. 122. Com base na avaliação final, a Diretoria Colegiada da ANTT decidirá se a concessão deve ser considerada recuperada, caso a concessionária tenha cumprido satisfatoriamente o Plano de Recuperação da Concessão e sanado as irregularidades, com retorno ao regime contratual ordinário, ou se deve ser considerada não recuperada, determinando a abertura do processo de caducidade.

675. A Diretoria Colegiada da ANTT é responsável pela decisão final, o que assegura um processo decisório colegiado e equilibrado. A decisão deve se basear na avaliação final, garantindo que a decisão seja fundamentada e alinhada com as conclusões da avaliação.

Art. 123. Durante o período do regime de recuperação regulatória, a concessionária deverá manter a ANTT informada sobre qualquer evento relevante que possa impactar o cumprimento do plano de recuperação da concessão ou o desempenho da concessão.

676. A obrigação de manter a ANTT informada sobre eventos relevantes é importante para garantir que a ANTT esteja ciente de quaisquer fatores que possam afetar a recuperação. Com essa regra, espera-se que a ANTT possa monitorar a situação e fornecer suporte ou ajustar as condições conforme necessário.

§1º A concessionária deverá notificar a ANTT, por escrito, sobre qualquer evento de natureza técnica, financeira ou operacional que possa afetar significativamente o andamento do Plano de Recuperação da Concessão, no prazo máximo de 5 dias úteis a partir da ocorrência do evento.

677. O prazo de cinco dias úteis para a comunicação de eventos relevantes assegura que a ANTT receba informações em tempo hábil para tomar medidas apropriadas. Esse prazo curto ajuda a manter a transparência e a eficácia do processo de recuperação.

§2º A ANTT poderá solicitar informações adicionais e realizar auditorias específicas para verificar a veracidade das informações prestadas pela concessionária.

678. A possibilidade de solicitar informações adicionais e realizar auditorias permite à ANTT verificar a precisão das informações fornecidas e garantir que o plano de recuperação esteja sendo implementado conforme o previsto. Isso é crucial para a integridade do processo de recuperação.

Art. 124

Art. 124. A ANTT poderá, a qualquer momento, revisar as condições do Regime de Recuperação Regulatória, incluindo o Plano de Recuperação da Concessão, com base nas informações recebidas e nas avaliações periódicas realizadas.

679. A capacidade de revisar as condições do regime de recuperação regulatória permite que a ANTT ajuste as medidas conforme necessário, com base em novas informações ou mudanças nas circunstâncias. Essa flexibilidade é importante para responder a desenvolvimentos imprevistos e garantir que o plano de recuperação continue sendo adequado e eficaz.

Parágrafo único: Qualquer revisão das condições do regime de recuperação regulatória deverá ser formalizada por meio de ato administrativo devidamente justificado.

680. A formalização por ato administrativo e a publicação no Diário Oficial garantem que qualquer revisão seja transparente e documentada. Dessa forma, as partes interessadas poderão se manter informadas sobre as novas condições.

Art. 125

Art. 125. A aplicação do regime de recuperação regulatória não exime a concessionária de suas obrigações contratuais e legais, exceto naquilo que dispuser diversamente o plano de recuperação da concessão.

681. O regime de recuperação regulatória não isenta a concessionária de cumprir suas obrigações contratuais e legais, exceto conforme estipulado no Plano de Recuperação. Isso garante que a recuperação seja feita dentro dos parâmetros legais e contratuais, evitando que o regime de recuperação seja usado para descumprir obrigações ou transferir responsabilidades indevidamente.

Art. 126. O regime de recuperação regulatória poderá ser extinto antecipadamente pela ANTT em caso de descumprimento do plano de recuperação da concessão pela concessionária, resultando na imediata abertura do processo de caducidade.

682. O caput do artigo define que a ANTT pode extinguir antecipadamente o regime de recuperação regulatória se a concessionária descumprir o plano de recuperação. Essa disposição assegura que a agência reguladora mantenha controle sobre a efetividade do plano e possa tomar medidas corretivas imediatas. O uso do termo “imediata abertura do processo de caducidade” implica uma resposta rápida a situações que possam afetar a continuidade do serviço público, garantindo que a ANTT atue em defesa do interesse dos usuários e da qualidade dos serviços prestados.

§1º A extinção antecipada do regime de recuperação regulatória ocorrerá nas seguintes hipóteses:

I - não cumprimento dos itens do plano de recuperação da concessão nos prazos estabelecidos;

II - falta de apresentação dos relatórios trimestrais de progresso;

III - descumprimento dos parâmetros de desempenho acordados;

IV - ocorrência de eventos de natureza técnica, financeira ou operacional que comprometam a recuperação da concessão e não sejam devidamente comunicados à ANTT; e

V - qualquer outra situação que evidencie a incapacidade da concessionária de cumprir com os compromissos assumidos no plano de recuperação da concessão.

683. O §1º detalha as situações que podem levar à extinção do regime de recuperação, enfatizando a importância do cumprimento do plano pela concessionária. A lista de hipóteses, como o não cumprimento dos prazos, a falta de relatórios e a ocorrência de eventos que comprometam a recuperação, reflete um enfoque rigoroso na responsabilização das concessionárias. A inclusão de “qualquer

outra situação” também proporciona flexibilidade à ANTT, permitindo que esta identifique e reaja a outros fatores que possam indicar a incapacidade da concessionária de cumprir suas obrigações.

§2º A decisão de extinção antecipada do regime de recuperação regulatória será tomada pela Diretoria Colegiada da ANTT, por proposta fundamentada da Superintendência competente, assegurada a manifestação prévia da concessionária.

684. O §2º estabelece que a decisão de extinção do regime deve ser proposta pela Superintendência competente e aprovada pela Diretoria Colegiada, garantindo que a decisão seja fundamentada e institucional. Essa exigência de manifestação prévia da concessionária assegura o respeito ao devido processo legal e à transparência nas ações da ANTT.

§3º A abertura do processo de caducidade será imediata após a formalização da extinção antecipada do regime de recuperação regulatória, observando os procedimentos legais e regulamentares aplicáveis.

685. O §3º determina que a abertura do processo de caducidade deve ocorrer imediatamente após a formalização da extinção do regime. Essa exigência de imediata ação é essencial para evitar que a ineficácia da concessionária afete ainda mais a qualidade dos serviços prestados.

Art. 127

Art. 127. Em caso de insucesso do regime de recuperação regulatória, a abertura do processo de caducidade não obsta o processamento de pedido de relicitação, nos termos da lei.

686. Este artigo aborda a relação entre o regime de recuperação regulatória e o processo de caducidade. Ele afirma que, mesmo que o regime de recuperação não tenha sucesso, isso não impede que a concessionária faça um pedido de relicitação. Essa previsão é relevante, pois reconhece que existem diferentes caminhos legais

que podem ser explorados para resolver problemas com concessões. A relicitação oferece uma alternativa à caducidade, permitindo a reavaliação do contrato e a busca por um novo modelo de gestão que possa ser mais eficiente. Isso demonstra uma flexibilidade na abordagem regulatória, focando na continuidade dos serviços e na busca de soluções que beneficiem a população.

Parágrafo único. Não será admitido o regime de recuperação regulatória para as concessões que estão com relicitação em curso.

687. O parágrafo único estabelece uma restrição específica ao regime de recuperação regulatória, ao deixar claro que ele não será aplicável a concessões que já estejam em processo de relicitação. Essa disposição evita sobreposição de procedimentos e garante que a concessão em questão não seja submetida a duas abordagens regulatórias simultaneamente, o que poderia gerar confusão e ineficiência. A exclusão do regime de recuperação regulatória enquanto a relicitação está em andamento reforça a ideia de que, ao buscar uma nova solução contratual, a concessionária deve focar totalmente nesse novo processo, assegurando que os interesses do serviço público sejam priorizados.

Art. 128

Art. 128. O procedimento para a implementação e acompanhamento do regime de recuperação regulatória deverá ser disciplinado por instrução normativa específica a ser expedida pela ANTT.

688. O art. 128 trata da necessidade de a ANTT criar um ato normativo específico que discipline o procedimento para a implementação e acompanhamento do regime de recuperação regulatória. Isso é essencial para garantir que haja diretrizes claras e consistentes sobre como esse regime deve ser gerido, estabelecendo um quadro normativo que oriente tanto a ANTT quanto as concessionárias.

Parágrafo único. Divergências relacionadas ao plano de recuperação da concessão deverão ser resolvida pelas partes prioritariamente por meio de autocomposição e, caso não seja possível, exclusivamente por arbitragem, inclusive quanto ao pedido de liminares.

689. O parágrafo único estabelece que as divergências relacionadas ao plano de recuperação devem ser resolvidas prioritariamente por autocomposição, ou seja, através de negociação e diálogo entre as partes. Caso essa abordagem não seja possível, a arbitragem será o único recurso permitido, inclusive para pedidos de liminares.

690. Essa disposição é importante porque incentiva a resolução amigável de conflitos, o que pode economizar tempo e recursos para ambas as partes, além de preservar relações. A imposição da arbitragem como única alternativa após a tentativa de autocomposição reflete uma busca por eficiência na resolução de disputas, ao mesmo tempo que garante um processo formal para a resolução de desacordos, minimizando a necessidade de litígios prolongados e onerosos.

CAPÍTULO XIV

ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS

Art. 129

Art. 129. A primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 18.....

.....

Parágrafo único. A concessionária deverá disponibilizar em seu sítio eletrônico espaço exclusivo para os usuários com informações sobre os pedágios automáticos, os seus respectivos valores, meios e formas de pagamento, indicação das obras com cronograma (iniciadas e futuras, bem como quais serão financiadas pelo pedágio), canais de atendimento da concessionária, tanto físico quanto remoto, telefones de contato, indicação da plataforma Consumidor.gov.br, bem como demais informações de interesse do consumidor, conforme a Lei nº 8.078, de 11 de dezembro de 1990.

691. O parágrafo único estabelece que as concessionárias de rodovias devem criar uma seção em seus sites com informações para os usuários. Essas informações devem incluir detalhes sobre pedágios automáticos, formas de contato com a empresa, a plataforma Consumidor.gov.br, obras programadas e formas de pagamento, além de outros dados úteis para os usuários. O objetivo do dispositivo é melhorar a comunicação e transparência entre as concessionárias e os usuários, garantindo fácil acesso a informações relevantes e cumprindo as normas de proteção do consumidor.

Art. 18-A. O atendimento presencial dos usuários deverá considerar todas as formas de interação da concessionária com estes para atendimento das suas demandas, inclusive sobre informações e pagamentos.

692. O artigo 18-A destaca a importância do atendimento presencial oferecido pelas concessionárias de rodovias, que deve ser abrangente e levar em consideração todas as formas de interação com os usuários, atendendo às suas demandas, incluindo fornecimento de informações e pagamento de pedágio. Isso ressalta a necessidade de as concessionárias garantirem uma gama de opções para interagir com os usuários, tornando o serviço mais acessível e eficiente.

Art. 18-B. Deverá ser garantido o atendimento presencial para os usuários para o tratamento das demandas relacionadas a pagamento eletrônico da tarifa de pedágio.

693. O artigo 18-B estabelece a obrigação de as concessionárias garantirem atendimento presencial aos usuários para tratar de questões relacionadas ao pagamento eletrônico da tarifa de pedágio, assegurando que os usuários tenham suporte adequado e possam resolver eventuais problemas ou dúvidas relacionadas a esse tipo de pagamento de forma presencial, contribuindo para a qualidade do serviço.

Art. 18-C. Deverá ser garantido o atendimento na plataforma Consumidor.gov.br e demais meios de atendimento, além do atendimento telefônico, via Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC) neste caso, vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana.

.....” (NR)

694. A OCDE trata o atendimento ao consumidor como uma parte crucial da prestação de serviços, enfatizando a necessidade de garantir que os consumidores tenham acesso a canais de atendimento eficazes, incluindo atendimento presencial, online e telefônico. Dentro desse contexto, o atendimento telefônico 24 horas por dia, 7 dias

por semana, é especialmente importante para garantir que os consumidores tenham acesso a assistência quando precisarem, independentemente do horário.

695. Somado ao serviço de atendimento disponibilizado pela concessionária, tem-se a plataforma Consumidor.gov.br, plataforma digital oficial do governo brasileiro criada para facilitar a resolução de conflitos entre consumidores e empresas de forma rápida e eficaz. Essa plataforma foi introduzida pelo Decreto nº 10.197, de 2 de janeiro de 2020, tendo sido desenvolvida com o objetivo de promover o diálogo direto entre consumidores e fornecedores, evitando litígios judiciais e promovendo a solução amigável de controvérsias.

“Art. 19.....

.....

§1º No ambiente específico no sítio eletrônico da concessionária as seguintes informações voltadas para os usuários deverão ter destaque:

I - valores sazonais das tarifas de forma destacada e dos respectivos descontos tarifários conforme o período da sazonalidade ou valores dinâmicos, quando for o caso;

II - métodos de identificação do veículo como leitura de etiqueta eletrônica e placas de veículos;

III - formas e meios de pagamento;

IV - localização dos pórticos com os pedágios automáticos;

V - benefícios para os usuários com a cobrança em fluxo livre, pedágio eletrônico, dentre outros;

VI - direitos dos usuários;

VII - canais de atendimento da empresa em tempo real e presencial;

VIII - indicação das Bases Operacionais e de Serviço de Atendimento ao Usuário no trecho concedido e em outros lugares para atendimento acerca do pagamento das tarifas de pedágio, dentre outros;

IX - endereço da plataforma Consumidor.gov.br;

X - indicadores dos atendimentos aos usuários, conforme arts. 18-A, 18-B e 18-C;

XI - obras previstas no planejamento anual, com identificação dos responsáveis técnicos;

XII - obras em andamento e a iniciar com o respectivo cronograma, referente ao trecho submetido ao Sandbox Regulatório, caso a concessionária venha a participar deste ambiente experimental, conforme regulamentação específica;

XIII - limite de velocidade na via;

XIV - multa de trânsito por evasão de pedágio, informando que ela não isenta do pagamento da tarifa;

XV - período em que os usuários ficarão isentos da cobrança de multa ou encargos adicionais;

XVI - procedimento para pagamento de tarifas após a passagem no pórtico, na ausência de etiqueta eletrônica;

XVII - descontos tarifários cabíveis para os usuários que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica;

XVIII - entidades ou veículos que gozam de gratuidade do pedágio, mencionando as condições e forma para tanto;

XIX - desconto de usuário frequente, quando aplicável;

XX - prazo máximo ou extensão máxima da fila de espera nas praças de pedágio e para atendimento dos serviços com prazo estipulado no contrato de concessão;

XXI - esquema linear do trecho sob concessão, com informações sobre a localização:

a) dos principais acessos e cidades ao longo da rodovia;

b) dos postos de fiscalização rodoviária da ANTT e das unidades da Polícia Rodoviária Federal no trecho sob concessão;

c) das bases de serviços de atendimento aos usuários e de serviços operacionais;

d) dos pontos de parada de descanso, com a identificação e forma de solicitação dos serviços oferecidos;

e) dos controladores eletrônicos de velocidade fixos;

f) dos postos de pesagens veiculares, acompanhado de endereço para publicações oficiais sobre os pesos máximos admitidos por categoria de veículo de carga conforme legislação vigente; e

g) das obras em andamento e eventuais restrições de utilização da via;

XXI - estatísticas mensais de movimentação de veículos, por tipo de veículo e por praça de pedágio;

XXII - ações de apreensão e manejo de animais;

XXIII - atividades de combate a incêndios nas áreas lindeiras às rodovias;

XXIV - estatísticas mensais de acidentes, bem como as providências adotadas para redução da incidência em pontos ou segmentos considerados críticos em relação à segurança viária;

XXV - meios de solicitação de ressarcimento por danos ocorridos na rodovia;

XXVI - formas para o usuário apresentar eventual manifestação sobre a prestação do serviço;

XXVII - obras previstas no planejamento anual, com identificação dos responsáveis técnicos;

XXVIII - a posição da concessionária na última classificação periódica divulgada pela ANTT; e

XXIX - outros serviços eventualmente oferecidos aos usuários pela concessionária.

.....” (NR)

696. O dispositivo traz uma série de informações que devem ser destacadas no ambiente específico do sítio eletrônico da concessionária, todas voltadas para os usuários. O objetivo é garantir a eles o acesso a informações claras, transparentes e essenciais relacionadas ao serviço de pedágio e à utilização da rodovia.

697. Destaca-se nesse ponto a importância da transparência e do acesso à informação para os consumidores, como informações sobre preços, direitos dos consumidores, formas de pagamento e canais de atendimento.

698. No âmbito jurídico, as obrigações impostas à concessionária em relação à divulgação de informações no site estão alinhadas com os princípios de transparência, proteção do consumidor e prestação de informações claras e essenciais. Essas informações são cruciais para que os usuários-consumidores possam utilizar os serviços de pedágio de forma consciente e segura, além de permitir o monitoramento adequado por parte ANTT e garantir a prestação de serviços de alta qualidade.

“Art. 20-A. A sinalização rodoviária na região das praças de pedágio automático deverá garantir o direito à informação ao usuário, no mínimo, acerca dos seguintes aspectos:

I - da indicação do pagamento do pedágio eletrônico e valores tarifários vigentes durante a semana e nos finais de semana e feriados para as tarifas sazonais;

II - da tarifa dinâmica do pedágio eletrônico;

III - da indicação dos meios de pagamento disponíveis, em especial aqueles para os usuários que não dispõem de etiqueta eletrônica;

IV - da gravidade da multa em caso de não pagamento e o valor correspondente em pontos e em reais;

V - dos descontos tarifários cabíveis para os usuários que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica; e

VI - da localização dos pórticos para correta assimilação dos usuários sobre a posição em que o pedágio em fluxo livre consta instalado.

Parágrafo único. A informação de que se trata de uma nova modalidade de serviço deverá constar das placas, faixas ou painéis de forma correta, clara, precisa e ostensiva, sem prejuízo de outras referências para os usuários.” (NR)

699. A determinação de que a sinalização rodoviária na região das praças de pedágio automático deve garantir o direito à informação ao usuário-consumidor é

fundamental para assegurar a transparência e a proteção dos direitos dos consumidores.

700. Conforme preceitua o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 1990), a transparência é um princípio essencial nas relações de consumo, sendo garantido ao consumidor o direito fundamental de ser informado de maneira adequada sobre os produtos e serviços que está adquirindo. Assim, a sinalização rodoviária clara e precisa nas Praças de Pedágio contribui para que os usuários-consumidores compreendam os custos, as opções de pagamento e os eventuais descontos disponíveis.
701. Note-se ainda a relevância da comunicação eficaz com os consumidores. Isso inclui fornecer informações de forma clara e compreensível para que os consumidores possam tomar decisões informadas. Por exemplo, a indicação dos descontos tarifários para usuários-consumidores que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica (TAG) incentiva práticas que podem beneficiar os consumidores financeiramente.
702. Além disso, a exigência de que a informação sobre a nova modalidade de serviço, como o pedágio eletrônico em Fluxo Livre (Free Flow), seja clara, precisa e ostensiva, é fundamental para garantir que os usuários-consumidores compreendam as mudanças nos serviços oferecidos.

CAPÍTULO XV

ALTERAÇÕES NA SEGUNDA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS

Art. 130

Art. 130. A segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 6.000, de 02 de dezembro 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

703. A melhoria contínua no âmbito regulatório contribui para a construção de um ambiente regulatório mais favorável ao desenvolvimento econômico, à inovação e à proteção dos interesses públicos. Ela ajuda a evitar a obsolescência regulatória, reduzir custos desnecessários e garantir que as regulamentações sejam proporcionais aos objetivos que visam alcançar. Além disso, promove a confiança dos cidadãos e das empresas no sistema regulatório, o que é essencial para o bom funcionamento de uma economia e sociedade.

“Art. 1º

Parágrafo único.

.....

VII-A – eventograma: documento técnico de identificação detalhada dos marcos físicos, em percentuais, de execução individualizada de obra obrigatória;

XII - obra obrigatória: obra de ampliação de capacidade, de manutenção de nível de serviço, melhoria, recuperação de terrapleno, recuperação e alargamento de obra-de-arte especial ou outra obra que dependa de apresentação obrigatória de projeto executivo, cuja data de conclusão ou implantação está prevista no contrato de concessão ou mediante determinação da ANTT;

.....” (NR)

704. A inclusão de definições claras no regulamento é uma prática comum em direito administrativo e regulatório. Isso ajuda a evitar ambiguidades e a assegurar que os termos sejam compreendidos de maneira uniforme por todas as partes envolvidas.
705. Isso também está em conformidade com os princípios de boa regulamentação, que enfatiza a importância de definições claras e previsíveis nas regulamentações. Definições precisas contribuem para a clareza e a previsibilidade, o que é essencial para um ambiente regulatório eficaz.
706. A definição de "eventograma" pode ser vista como um exemplo de boa prática de transparência e responsabilidade regulatória, uma vez que detalha um documento técnico que identifica marcos físicos de obras em andamento. Já o termo "obra obrigatória" se aplica a obras que são consideradas essenciais para a manutenção, melhoria ou expansão da capacidade da rodovia. Estabelecer uma definição clara ajuda a evitar disputas sobre quais obras são obrigatórias de acordo com o regulamento.

“Art. 2º

.....

§ 3º O planejamento anual deverá detalhar as metas, os prazos e os dispêndios discriminados no cronograma físico-financeiro no contrato de concessão, acompanhado dos eventogramas para as obras obrigatórias a serem executadas no ano-concessão, e deverá ser enviado em até trinta dias antes do início do ano-concessão.

§ 4º O planejamento anual deverá refletir o disposto no contrato de concessão, incluindo as inexecuções de obras obrigatórias vencidas, e poderá ser atualizado ao longo do ano-concessão em caso de alteração do contrato de concessão.

§ 5º O planejamento quinquenal e o planejamento anual da concessionária deverão ser apresentados à Superintendência competente na forma e nos prazos previstos em ato específico.

707. Esse trata de obrigações relacionadas ao planejamento quinquenal e planejamento anual das concessionárias. Essa exigência indica uma abordagem de

planejamento estratégico e operacional que é fundamental para o setor de concessões, permitindo que a ANTT tenha uma visão clara das metas e objetivos a serem alcançados ao longo do período de concessão. O dispositivo em análise, e os próximos que o seguem, visam estabelecer de forma clara e coerente o modo pelo qual se dará a apresentação do planejamento quinquenal e anual de intervenções da concessionária.

.....

§ 9º Recebido o planejamento quinquenal, a Superintendência competente analisará a compatibilidade das obras e serviços informados a serem executados no respectivo quinquênio com o disposto no contrato de concessão e, no caso de incompatibilidade, apontará as eventuais correções com as respectivas justificativas, sendo concedido o prazo de trinta dias para que a concessionária promova os ajustes devidos.

708. A prática de analisar e avaliar o planejamento quinquenal das entregas é fundamental para garantir a conformidade com os termos do contrato de concessão e a adequação das obras e serviços programados. A análise da compatibilidade das obras e serviços com o contrato de concessão é essencial para garantir que as concessionárias cumpram as obrigações contratuais condicionais, garantindo que a infraestrutura pública seja mantida e melhorada de acordo com os padrões contratuais. Esse processo promove a transparência e a prestação de contas, uma vez que qualquer incompatibilidade identificada seja comunicada à entrega. Isso ajuda a manter um registro claro das ações corretivas possíveis e alinha-se com as melhores práticas regulatórias de promover o respeito aos contratos e garantir um ambiente regulatório estável.

709. Ao conceder um prazo de trinta dias para a correção de incompatibilidades, a ANTT oferece às concessionárias a oportunidade de ajustar seus planos em conformidade com as diretrizes contratuais, com isso pretende-se evitar disputas e litígios futuros.

§10. Os valores estimados de receitas e despesas informados no planejamento quinquenal não serão objeto de análise pela Superintendência competente, admitida sua utilização na tomada de decisão pela ANTT se avaliado o dado consistente.

710. É importante ressaltar que os valores estimados de receitas e despesas informados no planejamento quinquenal não serão objeto de análise pela ANTT, mas poderão ser utilizados na tomada de decisões desde os dados sejam avaliados como consistentes. Isso permite o uso dessas estimativas para tomada de decisão pela ANTT, economizando tempo de revisão quando a confiabilidade dos números for comprovada.

§11. Na hipótese de alteração do contrato de concessão relativa aos investimentos e parâmetros de serviço, com inclusão, alteração, reprogramação ou exclusão de obra ou serviço, a concessionária deverá reapresentar o planejamento quinquenal com os ajustes necessários em até sessenta dias, contados do recebimento da respectiva notificação.

711. O parágrafo aborda a situação em que há uma alteração no contrato de concessão em relação aos investimentos e parâmetros de serviço. Isso pode incluir a inclusão, alteração, reprogramação ou exclusão de uma obra ou serviço. Nesse caso, a concessionária deve reapresentar o planejamento quinquenal com os ajustes necessários em até sessenta dias após receber a notificação da alteração.

§12. Recebido o planejamento anual da concessionária acompanhado dos eventogramas para as obras obrigatórias do respectivo ano-concessão, a unidade competente analisará a sua compatibilidade com o disposto no contrato de concessão e concederá o prazo de quinze dias para que a concessionária promova os ajustes, caso constatadas incompatibilidades.

712. O parágrafo estabelece que, ao receber o planejamento anual da concessionária juntamente com os eventogramas das obras obrigatórias para o respectivo ano de concessão, a unidade competente irá analisar a compatibilidade desses planos com o contrato de concessão. Caso sejam identificadas incompatibilidades, será

concedido um prazo de 15 dias para que a concessionária faça os ajustes necessários. Esse artigo demonstra um compromisso sólido com o respeito aos contratos de concessão. Ao analisar a compatibilidade do planejamento anual com o contrato, ele assegura que as concessionárias cumpram as obrigações contratuais e operem de acordo com os termos estabelecidos. A concessão de um prazo de 15 dias para a concessionária fazer os ajustes necessários em seu planejamento anual em caso de incompatibilidade com o contrato é um passo importante, pois proporciona às partes a oportunidade de resolver divergências de maneira colaborativa, sem interrupções significativas nas operações.

§13. Havendo alteração do contrato de concessão ou recomposição dos efeitos financeiros decorrente de inexecução de obra ou serviço, reconhecida no processo de apuração de inexecuções, a concessionária deverá reapresentar, em até trinta dias, o planejamento anual contemplando as respectivas obras ou serviços.

713. Esse parágrafo aborda a necessidade de atualização do planejamento anual em caso de alterações contratuais ou recomposição dos efeitos financeiros devido à inexecução de obra ou serviço. Essa disposição demonstra sensibilidade às mudanças no contrato e garante que o planejamento permaneça alinhado com os novos termos acordados, o que é congruente com a necessidade de adaptação regulatória às circunstâncias em evolução.

§14. A incompatibilidade dos planejamentos quinquenal e anual com o contrato de concessão, a não realização de ajustes descritos nos artigos 7º e 8º ou a inadequação dos valores estimados de receitas e despesas não prejudicarão a execução da fiscalização pela ANTT." (NR)

714. Esse parágrafo esclarece que a incompatibilidade entre os planejamentos quinquenal e anual com o contrato de concessão ou a falta de ajustes não prejudicam a capacidade da ANTT de executar a fiscalização. Isso ressalta a importância da supervisão e controle contínuos, independentemente dos desafios de conformidade.

715. A exigência de que a concessionária envie um planejamento anual está alinhada com os princípios contratuais e regulatórios. O envio do planejamento anual ajuda a promover a transparência nas operações da concessionária e a garantir que ela cumpra suas obrigações contratuais.
716. O detalhamento desse planejamento, que inclui metas, prazos e dispêndios, é fundamental para assegurar que as obras obrigatórias sejam realizadas de acordo com o contrato de concessão. Isso ajuda a evitar atrasos e a garantir que a infraestrutura rodoviária seja mantida e melhorada adequadamente. A possibilidade de atualização do planejamento ao longo do ano em caso de alterações contratuais é importante para lidar com situações imprevistas ou mudanças nas condições que possam afetar a execução das obras.
717. O envio do planejamento anual é um mecanismo que facilita essa cooperação. A atualização do planejamento anual em caso de alterações no contrato de concessão é consistente com a abordagem flexível e adaptativa para a gestão de concessões de infraestrutura.

“Art. 20.

Parágrafo único. O projeto executivo de cada obra obrigatória deverá ser apresentado conjuntamente com o respectivo eventograma.” (NR)

718. A exigência de que o projeto executivo de cada obra obrigatória seja apresentado conjuntamente com o respectivo eventograma é uma prática importante no contexto das concessões rodoviárias, sendo uma prática compatível com princípios de boa governança regulatória e com a busca pela eficácia na gestão das concessões.
719. A apresentação conjunta do projeto executivo e do eventograma é essencial para uma gestão eficiente das obras obrigatórias. O projeto executivo detalha os aspectos técnicos da obra, enquanto o eventograma estabelece os marcos e prazos para a sua execução. Essa prática permite uma visão completa e integrada do que será feito, como será feito e quando será concluído, o que é fundamental para o planejamento e a execução bem-sucedida das obras. Além disso, há uma promoção à transparência, pois fornece informações claras sobre o escopo das obras e os prazos

para todas as partes envolvidas, incluindo a ANTT, a concessionária e a sociedade em geral.

“Seção IV

Orçamentos

Art. 57.....

.....

§ 6º A taxa de Administração da Concessionária deverá ser empregada no caso de inclusão ou exclusão de obras do Contrato de Concessão, sendo que, em caso de exclusão, deverá ser retirado do fluxo de origem da obra a parcela correspondente ao custo de Administração da Concessionária.”

720. A inclusão do parágrafo 6º ao art. 57 introduz um direcionamento específico para a taxa de administração da concessionária no contexto de inclusão ou exclusão de obras do contrato de concessão. Quando ocorrer a inclusão ou exclusão de obras, a taxa de administração da concessionária deverá ser empregada. No caso de exclusão, a parcela correspondente ao custo de administração da concessionária deve ser retirada do fluxo de origem da obra.

721. Essa adição visa garantir que a taxa de administração da concessionária seja adequadamente considerada nos processos de inclusão ou exclusão de obras, assegurando a transparência e a correta alocação dos custos administrativos relacionados a essas mudanças contratuais.

“Seção VII

Inspeção de projetos e orçamentos

Art. 73.....

.....

§ 3º A concessionária poderá apresentar, em caráter excepcional, em prazo pré-determinado e após autorização formal da Superintendência competente da ANTT, o

certificado de inspeção após a entrega do projeto executivo para obras que integram a frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço.

§ 4º Não será exigida apresentação de certificado de inspeção para anteprojeto ou projeto funcional.

.....”

722. A alteração consiste em nova redação ao §3º, cujo objetivo é permitir uma flexibilização temporária e excepcional em relação à apresentação do certificado de inspeção. Ele introduz a possibilidade de a concessionária, mediante autorização formal da Superintendência competente da ANTT, apresentar o certificado de inspeção após a entrega do projeto executivo para obras que fazem parte da frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço.

723. Essa inclusão oferece uma flexibilidade controlada para casos específicos em que a concessão dessa exceção pode ser justificada. Essa medida pode ser vantajosa em situações em que a apresentação imediata do certificado de inspeção poderia atrasar o início da obra, sem comprometer a qualidade técnica ou a segurança do projeto. A concessão é feita mediante critérios específicos e autorização formal da Superintendência competente, garantindo que essa exceção seja usada de forma criteriosa e controlada.

724. Já o §4º consiste na redação anterior do §3º, sem alterações.

“Seção III

Requisitos gerais para execução de obras obrigatórias

Art. 142.....

.....

IV - a apresentação do certificado de inspeção de projeto.

§ 2º A autorização das obras que integram a fase de trabalhos iniciais não depende de apresentação prévia do certificado de inspeção de projeto.

§ 3º A Superintendência competente poderá, em caráter excepcional, a depender do reconhecimento da relevância e mérito da motivação e fundamentação do pedido apresentado pela concessionária, autorizar obra da frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço, apenas com a apresentação do projeto executivo sem o certificado de inspeção, condicionado a assunção formal dos riscos e custos adicionais por correções da obra e a concordância formal pela Concessionária de enviar o projeto executivo com certificado de inspeção em prazo pré-determinado e previamente à conclusão e recebimento das obras.

§ 4º A não apresentação do certificado de inspeção no prazo pré-determinado pela ANTT ensejará a aplicação de penalidade, na forma prevista no Contrato de Concessão.

§ 5º O recebimento da obra ficará condicionado à apresentação do certificado de inspeção.

§ 6º Caso a titularidade da licença ambiental ou autorização ambiental, conforme o caso, esteja em nome de entidade do Poder Concedente, o início de execução de obras poderá ocorrer com a anuência do titular da licença.”

725. A inclusão do inciso IV no caput estabelece que, para a execução das obras obrigatórias, é necessário também que a concessionária apresente o certificado de inspeção de projeto. Esse certificado atesta que o projeto executivo foi devidamente inspecionado e está em conformidade com os requisitos estabelecidos, garantindo a qualidade e a adequação técnica da documentação antes do início efetivo das obras.

726. A nova redação do §2º enfatiza que, para a autorização das obras que fazem parte da fase inicial dos trabalhos, não é necessário apresentar antecipadamente o certificado de inspeção de projeto. É o mesmo que dizer que, para iniciar determinadas etapas iniciais dos trabalhos, como os procedimentos preliminares ou atividades de preparação do terreno, a exigência do certificado de inspeção não é um requisito mandatório para a concessão da autorização.

727. A inclusão do §3º do estabelece uma possibilidade excepcional em que a Superintendência competente pode autorizar a execução de obras da frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço, mesmo sem a apresentação do certificado de inspeção junto ao projeto executivo. Essa autorização está condicionada ao reconhecimento da relevância e mérito da

motivação e fundamentação apresentadas pela concessionária. Nesse contexto, a concessionária deve assumir formalmente os riscos e custos adicionais que possam surgir de correções necessárias na obra, devido à ausência do certificado de inspeção. Além disso, a concessão dessa autorização está atrelada à concordância formal da concessionária em enviar o projeto executivo com o certificado de inspeção em um prazo pré-determinado e antes da conclusão e recebimento das obras.

728. O §4º estabelece que a não apresentação do certificado de inspeção no prazo pré-determinado pela ANTT resultará na aplicação de penalidade, conforme as disposições previstas no contrato de concessão.

729. A inclusão do §5º determina que o recebimento da obra está condicionado à apresentação do certificado de inspeção. Essa condição destaca a importância do certificado de inspeção como um documento fundamental para atestar a conformidade e qualidade do projeto executivo, garantindo que a obra foi realizada de acordo com as especificações técnicas e normativas aplicáveis. Essa medida visa assegurar que a concessionária cumpra com os requisitos estabelecidos antes de receber a obra oficialmente

730. Já o §6º consiste na redação anterior do §2º, sem alterações.

CAPÍTULO XVI

ALTERAÇÕES NA TERCEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Art. 131

Art. 131. A terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 6.032, de 02 de dezembro 2023, passa a vigorar com as seguintes alterações:

731. A melhoria contínua no âmbito regulatório contribui para a construção de um ambiente regulatório mais favorável ao desenvolvimento econômico, à inovação e à proteção dos interesses públicos. Ela ajuda a evitar a obsolescência regulatória, reduzir custos desnecessários e garantir que as regulamentações sejam proporcionais aos objetivos que visam alcançar. Além disso, promove a confiança dos cidadãos e das empresas no sistema regulatório, o que é essencial para o bom funcionamento de uma economia e sociedade.

.....

"Art. 90.

.....

§ 5º A concessionária deverá apresentar índice de execução acumulada de obras obrigatórias previstas no contrato de concessão, calculado conforme classificação das concessionárias prevista na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, superior a 80% (oitenta por cento) para que o impacto econômico-financeiro da recomposição do equilíbrio possa ser autorizado na forma do § 4º, e, não atingido este percentual, será aplicada a regra prevista no § 3º." (NR)

.....

732. A nova redação do §5º trata de ajuste formal. O texto original fazia referência à primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Com as mudanças introduzidas pela quarta norma, que trata da classificação das concessionárias em seu Capítulo X, a nova redação do §5º passa a fazer referência à quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

"Subseção IV

Coeficiente de ajuste temporal

.....

Art. 105.

$$CAT = \frac{\{[(1+r)^m - 1] * [(1+r)^{p-m}]\}}{[(1+r)^{p-m} - 1]}$$

Onde:

CAT: Coeficiente de Ajuste Temporal

r: taxa de desconto utilizada no EVTEA

m: ano de ocorrência do desequilíbrio

p: prazo da concessão" (NR)

733. A alteração promovida no art. 105 do RCR3 corrige erro material na fórmula do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT).

734. Pela fórmula descrita na Resolução nº 5.850, notou-se que a expressão (1+r) deveria ser elevado a "m" no primeiro termo do numerador, a "p-m" no segundo termo do numerador e a "p-m" no denominador. Pela leitura da fórmula na Resolução nº 6.032, isso não acontece, uma vez que não existe indicativo de que a expressão (1+r) possui expoente. Além disso, notou-se que a formula estava incompleta, quando junto o termo (1+r)^m, falta a expressão "-1" no numerador da fórmula apresentada pela Resolução nº 6.032.

.....
"Subseção VI

Conta C - Fator C

"Art. 109.....

.....
§ 3º

.....
III - da terceira aplicação do Fator C em diante:" (NR)

$$VT\widetilde{Peq}_{t+1} = VTPeq_t \times \sqrt{\frac{VTPeq_t}{VTPeq_{t-2}}}$$

735. A alteração promovida no art. 109 do RCR3 corrige erro material na fórmula do cálculo da projeção do tráfego utilizado na aplicação do Fator C.

736. Fazendo uma comparação entre as fórmulas de cálculo de projeção de tráfego para aplicação do terceiro ano em diante, nota-se que o termo $VTPeq_t / VTPeq_{t-2}$, apresentado na Resolução nº 6.032, deveria estar na raiz quadrada. Logo, a fórmula que deve ser apresentada na Resolução nº 6.032 para a projeção do tráfego da terceira aplicação do Fator C em diante é a proposta na alteração.

"Art. 115.

.....
§5º A verba de desenvolvimento tecnológico poderá ser apropriada de forma bienal, mediante solicitação expressa da concessionária, a ser realizada no momento do protocolo do plano de trabalho.

§6º A efetivação da apropriação bienal estará condicionada à prévia aprovação pelo Comitê RDT." (NR)

737. Acrescentados os parágrafos 5º e 6º ao artigo 115 do RCR3, com o objetivo de ampliar o prazo de aplicação da verba de RDT de um para dois anos, de modo a

contribuir para melhor aproveitamento e gestão desses recursos, especialmente quando considerada a complexidade dos projetos de pesquisa e desenvolvimento e as especificidades do setor de infraestrutura.

738. O prazo mais longo permite que as concessionárias elaborem planos de trabalho mais detalhados e realistas, considerando as particularidades de cada projeto e as demandas do setor. Importa destacar que projetos que exigem um maior tempo de desenvolvimento, como os que envolvem a criação de novas tecnologias ou a construção de pilotos, podem ser contemplados de forma mais adequada. Além do que, o prazo maior, pode permitir que as concessionárias se adaptem, evitando imprevistos, como atrasos na execução ou mudanças nas prioridades do setor e aproveitem melhor novas oportunidades de pesquisa e desenvolvimento que surjam durante o período de execução do projeto.

"Art. 173.....

.....

§ 2º

.....

II - porcentagem da Conta Centralizadora destinada a recursos vinculados, prevista em contrato;

III - recursos decorrentes de garantias executadas; e

IV - recursos decorrentes dos Acordos Substitutivos de Multas celebrados." (NR)

739. É sabido que o mecanismo de contas da concessão é composto, no mínimo, pela conta centralizadora, a conta de ajuste e a conta de livre movimentação da concessionária. Diante disso, foi sugerido o acréscimo do inciso IV ao § 2º do art. 173, para permitir que a conta de ajuste também possa receber os recursos provenientes dos Acordos Substitutivos de Multas.

"Art. 195.

I - os §§ 2º e 3º do art. 92; o §1º, do art. 211 da Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022; (NR)

..... "

740. Trata-se de correção de erro material presente no texto original do dispositivo, que previa a revogação do §6º do art. 149 da Resolução nº 6.000/22. Contudo, tal dispositivo nunca existiu, razão pela qual se verificou necessária a correção do texto do inciso I do art. 195 do RCR3.

CAPÍTULO XVII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 132

Art. 132. O disposto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias aplica-se aos contratos de concessão já celebrados independentemente de adesão pelas concessionárias, resguardada a prevalência das disposições contratuais específicas.

741. A disposição de que as normas regulatórias se aplicam aos contratos de concessão já celebrados, com a ressalva da prevalência das disposições contratuais específicas. Cabe recordar que o RCR1 apresenta a seguinte regra:

Art. 3º O Regulamento das Concessões Rodoviárias se aplica aos contratos de concessão:

I - celebrados após a publicação desta Resolução;
II - aditados para adequação aos termos desta Resolução; ou
III - celebrados antes da publicação desta Resolução, quando o dispositivo contratual fizer remissão genérica à regulamentação da ANTT ou quando não houver tratamento contratual em sentido diverso, observadas as diretrizes do art. 4º e as disposições finais e transitórias.

742. Todavia, o RCR4, por tratar das regras de fiscalização não se subordina a essa regra. Dessa forma, optou-se por deixar isso claramente positivado. É uma abordagem que busca equilibrar a necessidade de atualização regulatória com a proteção dos direitos das partes contratantes. Essa abordagem está alinhada aos princípios de estabilidade contratual e boa governança regulatória destacados pela OCDE, promovendo a previsibilidade e a proteção dos investimentos em concessões de infraestrutura rodoviária.

Art. 133. O termo aditivo que formalizar a adesão ao Regulamento das Concessões Rodoviárias estabelecerá o valor de referência dos tipos de obras obrigatórias pendentes a serem executadas, com base no plano de negócios ou, caso inexistente, no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação.

743. Determinar o valor de referência das obras obrigatórias é fundamental para garantir que a concessionária cumpra as obrigações contratuais estabelecidas no contrato de concessão. Isso permite que as partes contratantes tenham clareza sobre o escopo e os custos das obras pendentes.

744. É importante que haja clareza e previsibilidade nos contratos de concessão para promover a confiança dos investidores e garantir que as obrigações contratuais sejam cumpridas. Neste aspecto, a determinação do valor de referência com base em documentos como o plano de negócios ou o estudo de viabilidade contribui para essa previsibilidade, uma vez que esses documentos são parte integrante da análise de viabilidade do projeto.

Parágrafo único. Caso a concessionária não adira ao Regulamento das Concessões Rodoviárias, o valor de referência de que trata o caput será arbitrado em ato da Superintendência competente.

745. A possibilidade de arbitramento do valor de referência das obras obrigatórias pela Superintendência competente, no caso de a concessionária não aderir ao Regulamento das Concessões Rodoviárias, é uma medida que busca garantir a continuidade e a eficácia das obrigações contratuais.

746. A Superintendência competente possui autoridade para regulamentar e fiscalizar as concessões rodoviárias. Arbitrar o valor de referência das obras é uma extensão desse poder regulatório, visando assegurar que as obrigações contratuais sejam cumpridas.

747. A possibilidade de arbitramento do valor de referência pela Superintendência competente, quando a concessionária não adere ao regulamento, consistente com

o princípio de proteção dos direitos das partes contratantes e da continuidade dos serviços de infraestrutura.

Art. 134

Art. 134. Eventuais novas obrigações contratuais e regulatórias para as quais o Regulamento das Concessões Rodoviárias não preveja disciplina fiscalizatória específica poderão ser submetidas à fiscalização e à aplicação de penalidades e demais instrumentos regulatórios e contratuais mediante ação de fiscalização extraordinária.

748. O ambiente regulatório está sujeito a mudanças e evoluções ao longo do tempo. É importante que as concessões rodoviárias possam se adaptar a novas obrigações que possam surgir, mesmo que não estejam especificamente previstas no Regulamento.

749. A capacidade de fiscalização e aplicação de penalidades é fundamental para garantir o cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias. A fiscalização extraordinária permite que a agência reguladora aja quando novas obrigações não contempladas no regulamento surgem.

750. A flexibilidade regulatória para lidar com mudanças nas circunstâncias e na evolução das concessões está alinhada com as melhores práticas de regulação. A ação de fiscalização extraordinária, por exemplo, é uma ferramenta que pode ser necessária para assegurar que as concessões rodoviárias continuem a atender aos interesses públicos e aos padrões regulatórios.

Art. 135

Art. 135. A entrada em vigor desta Resolução não prejudica a validade das ações de fiscalização e das penalidades aplicadas durante a vigência da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013 , ressalvadas as hipóteses em que a sanção tenha se tornando mais benéfico às concessionárias ou tenha sido extinta pela quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

751. O princípio da segurança jurídica requer que atos jurídicos já consolidados, como a aplicação de sanções durante a vigência da Resolução anterior, sejam respeitados, a menos que haja justificativa legal para sua revisão.

752. Já a ressalva de que as sanções se tornaram mais benéficas às concessionárias é uma prática comum no direito administrativo, visando garantir que os regulamentos posteriores não prejudiquem os direitos das partes.

Parágrafo único. A extinção ou alteração de infração tipificada ou penalidade cominada no âmbito desta Resolução em relação à norma vigente anterior não extingue a responsabilidade e a punibilidade das condutas objeto de apuração até a entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

753. Do ponto de vista jurídico, o dispositivo acima é uma medida que visa a preservar a responsabilidade administrativa e a punibilidade das condutas cometidas sob a égide da norma anterior.

754. A extinção ou alteração de normas não deve resultar na impunidade de condutas infracionais ocorridas no passado. A preservação da responsabilidade legal é fundamental para garantir a aplicação consistente da norma e a proteção dos interesses da sociedade.

755. Além disso, a manutenção da responsabilidade legal contribui para a proteção do interesse público em buscar a responsabilização por condutas que possam ter causado prejuízo ou afetado à sociedade em geral.

Art. 136

Art. 136. A adesão pela concessionária ao Regulamento das Concessões Rodoviárias implica renúncia ao direito de interpor recurso à Diretoria nos processos administrativos simplificados, caso previsto no contrato de concessão, aplicando-se o disposto no art. 69.

756. Alguns contratos da primeira e segunda etapas apresentam a possibilidade de as concessionárias interporem recurso à Diretoria nos processos administrativos

simplificados as multas. Dessa forma, o presente artigo estabelece que a adesão da supervisão ao Regulamento das Concessões Rodoviárias implica na renúncia a esse direito.

757. Esse artigo ressalta a importância do contrato como instrumento regulador das relações entre a concessionária e a agência reguladora, todavia visa conferir maior previsibilidade e estabilidade às relações regulador-regulado, estabelecendo claramente as condições para a renúncia ao direito de recurso, buscando equilibrar os interesses e universalizando as regras das concessões rodoviárias, proporcionando ambiente regulatório mais claro, eficiente e igualitário.

Art. 137

Art. 137. Para os contratos de concessão celebrados antes da vigência do Regulamento das Concessões Rodoviárias, a Superintendência competente estabelecerá o valor de referência das obras obrigatórias, para fins de cálculo de multa moratória, com base:

I – no cronograma financeiro, para os contratos de concessão que contemplem plano de negócios; ou

II – no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação, para os contratos de concessão que não contemplem plano de negócios.

758. Esse dispositivo parte do princípio de que o contrato de concessão é um acordo entre as partes (concessionária e ANTT) que estabelece as obrigações e os direitos de cada uma delas. Como tal, o contrato pode prever os critérios para o cálculo de multas moratórias em caso de atraso no cumprimento das obrigações contratuais. O valor de referência das obras obrigatórias é relevante para determinar o montante da multa moratória, que é uma penalidade prevista para incentivar o cumprimento pontual das obrigações.

759. Ao estabelecer critérios específicos para o cálculo da multa moratória com base no cronograma financeiro ou no estudo de viabilidade, a disposição busca fornecer uma estrutura clara e transparente para a determinação do valor da penalidade. A disposição também respeita a autonomia contratual e as obrigações assumidas pelas partes nos contratos celebrados anteriormente à vigência do novo regulamento.

Art. 138

Art. 138. Para os contratos de concessão que estejam desenvolvendo projetos com utilização de verba de desenvolvimento tecnológico, e que estejam em execução na data de entrada deste Regulamento das Concessões Rodoviárias, será permitida a adoção do critério de apropriação bienal, conforme disposto no § 5º do Art. 115 da Resolução Nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023.

760. A inclusão do art. 138 tem como objetivo regulamentar a transição para o critério de apropriação bienal da verba de desenvolvimento tecnológico em contratos de concessão que já estejam em execução na data de vigência deste Regulamento das Concessões Rodoviárias.

761. A medida busca garantir que projetos em andamento possam usufruir do novo prazo de apropriação bienal, previsto no § 5º do Art. 115 da Resolução Nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023, viabilizando um planejamento financeiro mais eficaz e alinhado à complexidade dos projetos de pesquisa e desenvolvimento.

§ 1º As concessionárias deverão manifestar-se quanto à adoção do critério de apropriação bienal no prazo improrrogável de noventa dias, contados a partir da vigência deste Regulamento.

762. O §1º estabelece um prazo improrrogável de noventa dias, contados a partir da vigência do regulamento, para que as concessionárias possam manifestar seu interesse em adotar o critério bienal, promovendo clareza e previsibilidade para o processo

§ 2º A manifestação das concessionárias estará sujeita à análise e aprovação do Comitê RDT.

763. O §2º determina que essa manifestação estará sujeita à análise e aprovação do Comitê RDT, assegurando o controle e a adequação dos projetos às diretrizes de desenvolvimento tecnológico, além de garantir a conformidade com os parâmetros

regulatórios. Essa estrutura visa oferecer uma adaptação organizada ao novo regime, de modo que os projetos possam se beneficiar das vantagens do prazo ampliado sem comprometer a governança regulatória.

Art. 139

Art. 139. A comissão tripartite de rodovia concedida poderá realizar acompanhamento das concessões, incluindo a execução das obras obrigatórias, nos termos da regulamentação vigente.

764. Esse artigo estabelece que a comissão tripartite de rodovia concedida tem a prerrogativa de realizar o acompanhamento das concessões, incluindo a execução das obras obrigatórias, conforme previsto na Resolução ANTT nº 5.938/2021 e na Portaria SUOD nº 90/2022. Importante acrescentar que essa regulamentação tem fundamento no art. 30, da Lei nº 8.987/1995.

765. A existência da comissão tripartite de rodovia concedida sugere uma abordagem multifacetada para o acompanhamento das concessões, o que pode trazer uma variedade de perspectivas e conhecimentos para a análise e acompanhamento das concessões, demonstrando compromisso da ANTT com a transparência e a *accountability* e a cooperação na regulamentação de setores regulados.

Art. 140

Art. 140. Caso necessário, a seu critério, a ANTT possibilitará a entrega de dados por outros meios digitais disponíveis, conforme disposto em ato específico, sem prejuízo do envio posterior por meio do sistema informatizado indicado pela ANTT.

766. O art. 139 aborda a flexibilidade na entrega de dados à ANTT. Segundo o artigo, a ANTT pode permitir que, quando necessário, os dados sejam entregues por outros meios digitais disponíveis, conforme determinado em ato específico. Isso deve ocorrer sem prejuízo do envio posterior dos dados por meio do sistema informatizado indicado pela própria ANTT.

767. Esta disposição tem várias implicações positivas. Em primeiro lugar, ela demonstra uma abordagem prática e adaptável da ANTT em relação à coleta de dados. Ao permitir o uso de outros meios digitais disponíveis, a ANTT mostra flexibilidade, o que pode ser essencial em emergências, problemas técnicos ou outras circunstâncias que possam impedir o uso imediato do sistema informatizado oficial.
768. Além disso, essa flexibilidade pode facilitar o cumprimento das obrigações pelas concessionárias, especialmente em situações onde o sistema principal possa estar inacessível ou quando há a necessidade urgente de transmitir informações. A previsão de um ato específico para regular esses meios alternativos garante que haja diretrizes claras e consistentes sobre como essa flexibilidade deve ser aplicada, mantendo a organização e a padronização dos processos.
769. A exigência de envio posterior dos dados pelo sistema informatizado indicado pela ANTT assegura que, apesar da flexibilidade inicial, os dados serão eventualmente consolidados e registrados no sistema oficial. Isso é crucial para a manutenção da integridade, acessibilidade e auditabilidade dos dados, permitindo que a ANTT continue a monitorar e regular as concessionárias de forma eficaz.

Art. 141

Art. 141. As disposições constantes da Resolução nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007, não se aplicam às concessões rodoviárias.

770. A Resolução 2.495/2007 determina que as concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal e as concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviária de Cargas e Passageiros ou exploração da infraestrutura ferroviária prestem informações trimestrais e anuais. Entretanto com o advento da quarta norma do Regulamento de Concessões Rodoviária, o regramento referente a essa parte da resolução encontram-se devidamente atualizados, não necessitando constar da Resolução 2.495. Desta forma, o presente dispositivo trouxe essa regra.

Art. 142

Art. 142. A Resolução nº 5.977, de 7 de abril de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 25

§1º

III -

.....

c) instruir, analisar, propor e acompanhar os acordos substitutivos de multas e os termos de ajuste de condutas de inclusão e reprogramação de investimentos previstos nos contratos de concessão rodoviária;

....." (NR)

771. Em função da mudança de nomenclatura do TAC-Multas para Acordo Substitutivo de Multas, torna-se necessária alteração na resolução nº 5.977, de 2022, que trata do Regimento Interno, visando inserir o acordo substitutivo de multas nas competências da Coordenação de Gestão de Investimentos de Grande Vulto e Repactuação dos Contratos de Concessão, conforme sugestão da GEGIR no Despacho 25674517.

Art. 143

Art. 143. Ficam revogadas:

I - a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013;

II - a Resolução nº 4.727, de 26 de maio de 2015

III - a Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015;

IV - a Portaria SUINF nº 216, de 1º de julho de 2019;

V - a Portaria SUROD nº 24, de 29 de janeiro de 2021; e

VI - o inciso III, parágrafo único, do art. 1º da Resolução nº 6.032, de 2023.

772. O artigo dispõe sobre a revogação de atos normativos anteriores tais como a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013; a Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015; a Resolução nº 4.727, de 26 de maio de 2015; a Portaria SUINF nº 216, de 1º de julho de 2019, a Portaria SUROD nº 24, de 29 de janeiro de 2021 e o inciso III, Parágrafo único, do art. 1º da Resolução nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023.

Art. 144.

Art. 144. Esta Resolução entra em vigor em 2 de janeiro de 2025.

773. Finalizando a Minuta, o artigo 143 estabelece que a resolução entrará em vigor em 2 de janeiro de 2025. Esta data futura proporciona um período para estudo da norma, o que facilita o planejamento e a adaptação necessários para cumprimento das disposições pelos regulados.

ANEXO I

CIRCUNSTÂNCIAS AGRAVANTES E ATENUANTES

Tipo	Circunstâncias	Código
Agravantes	Reincidência, nos termos do § 3º do art. 67 da Resolução nº 5.083, de 2016	Ag ₁
	Materialização de infração que tenha sido objeto de prévio alerta de potencial inconformidade lavrado pelo agente de fiscalização	Ag ₂
	Materialização de infração abrangida em plano para evitar reincidência apresentado com denúncia espontânea ou TAC apresentado nos últimos três anos	Ag ₃
	Existência de notificação de infração para mera ciência para inconformidades do mesmo grupo de infração, conforme Anexo III, nos últimos três anos	Ag ₄
	Infração decorrente de não saneamento de inconformidade no prazo concedido por termo de registro de ocorrência	Ag ₅
	Concomitância de inconformidades do mesmo grupo de infração, conforme Anexo III, na mesma ação de fiscalização	Ag ₆
	Permanência de obra de arte especial com nota técnica 1 por período superior a 1 (um) ano	Ag ₇
	Atraso em mais de 30% (trinta por cento) das ocorrências por mês de prestação de serviço de atendimento em relação ao tempo previsto no contrato de concessão	Ag ₈
	Atraso na entrega de documento, dado ou informação	Ag ₉
Atenuantes	Primariedade, consistente na inexistência de infrações com mesmo fato gerador definitivamente julgadas nos 3 (três) anos anteriores	At ₁
	Reparação total do dano ao serviço e ao usuário até o julgamento em primeira instância	At ₂
	Infração cometida em acostamento, canteiro central ou faixa de domínio sem comprometimento à segurança viária	At ₃

O anexo I trata-se de uma tabela onde são listados os agravantes e atenuantes para avaliar a culpabilidade e a gravidade das infrações, ajudando a garantir que as penalidades aplicadas sejam proporcionais às circunstâncias específicas de cada caso. Eles são fundamentais para promover a justiça e a consistência nas decisões judiciais e administrativas.

ANEXO II

FATORES DE CLASSE, GRUPO DE INFRAÇÃO E DE AGRAVANTES E ATENUANTES

Tabela 1. Fatores de classe, agravantes e atenuantes

CLASSE	Fator de Classe	Fator de agravante	Fator de atenuante
	FAC	FAG	FAT
Classe B	0,30	0,5	1,5
Classe C	0,70	1,0	1,0
Classe D	1,80	1,5	0,5

Tabela 2. Fator de Grupo de Infração

Fator de Grupo de infração (FGI)	
Grupo 1	1
Grupo 2	2
Grupo 3	5
Grupo 4	7
Grupo 5	10

Tabela 3. Fatores individuais de circunstâncias

Agravantes e Atenuantes	
AG & AT	
Ag1	1,60
Ag2	1,60
Ag3	1,60
Ag4	1,60
Ag5	1,60
Ag6	0,80
Ag7	6,00
Ag8	2,00
Ag9	1,60
At1	4,80
At2	4,60
At3	4,60

775. Este anexo apresenta as tabelas com os valores que serão utilizados para cômputo da multa específica cujas fórmulas estão expressas nos artigos 63 e 64.

Nestes dispositivos estão estabelecidas de as diretrizes para o cálculo de multas específicas aplicáveis às concessionárias, com o objetivo de assegurar que as penalidades sejam justas e proporcionais às infrações cometidas. A estrutura dos artigos considera uma série de fatores que influenciam diretamente o valor final da multa.

776. O artigo 63 descreve que o cálculo da multa leva em consideração a classificação da concessionária na data da infração, a receita tarifária líquida anual (RTL) descontando tributos e encargos fiscais do exercício financeiro anterior à infração, o grupo de infração ao qual a violação pertence, o fator base da multa (FBM) com seus limites inferiores e superiores, e as circunstâncias agravantes e atenuantes. A receita tarifária líquida anual é utilizada para garantir que a multa seja proporcional à capacidade financeira da concessionária, enquanto o grupo de infração e a classificação da concessionária ajustam a penalidade conforme a gravidade e a classe da concessionária.

777. A fórmula para calcular o fator base da multa (FBM) é dada por $FBM = FCR \times FCL \times FGI$, onde FCR é o fator de criticidade, variando entre 0,018 e 0,020, FCL é o fator de classe, que depende da classificação da concessionária, e FGI é o fator de grupo de infração. Este cálculo assegura que as multas sejam escalonadas de acordo com a severidade das infrações e as características específicas das concessionárias.

778. Além disso, o artigo 63 detalha como as circunstâncias agravantes e atenuantes influenciam o valor da multa. O fator consolidado de agravantes e atenuantes (AGT) é calculado através da fórmula $AGT = FAG \times \text{soma dos fatores de agravantes (Agi)} - FAT \times \text{soma dos fatores de atenuantes (Ati)}$. FAG e FAT são fatores que variam conforme a classe da concessionária, enquanto Agi e Ati representam as circunstâncias agravantes e atenuantes, sendo um total de 9 atenuantes e 3 agravantes que estão listados na tabela 3 deste anexo.

779. Por último, no artigo 64 dispõe-se sobre o valor final da multa específica (VFM), que é calculado pela fórmula:

$$VFM = \left[RTL * \left(\frac{FB}{100} \right) \right] * \left[1 + \left(\frac{AGT}{100} \right) \right]$$

780. Percebe-se assim que a fórmula combina a receita tarifária líquida anual da concessionária, o fator base da multa e o fator consolidado de agravantes e atenuantes para determinar o valor exato da multa a ser aplicada.
781. Conforme expresso acima, o valor da multa passa a refletir a capacidade financeira da concessionária, à gravidade da infração cometida, a classe da concessionária, as circunstâncias agravantes e as atenuantes, o que promove a equidade na aplicação de penalidades às concessionárias.

ANEXO III
DESCRIÇÃO DAS INFRAÇÕES

782. Coube a este anexo dispor sobre as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida, sendo que ele consiste na incorporação de dispositivos provenientes da Resolução nº 4.071/2013 ao RCR.

Infrações relativas a obras obrigatórias

Art. 1º

Art. 1º Constituem infrações relativa a obras obrigatórias, de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa moratória:

I - iniciar obra obrigatória sem autorização da ANTT; e

II - deixar de adotar as providências necessárias durante a execução de obras ou serviços, tais como: implantar placa indicativa com breve descrição da obra, responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária, manter no local da obra projeto executivo, cópia de anotação de responsabilidade técnica, licenças e demais autorizações governamentais.

783. As infrações de grupo 1 são consideradas de menor gravidade, porém essenciais para garantir a regularidade e transparência das obras obrigatórias. A multa moratória é aplicada para penalizar ações que podem comprometer o controle e a segurança das obras, como a falta de autorização ou a ausência de informações obrigatórias no local da obra.

784. *Iniciar obra sem autorização da ANTT:* Este inciso refere-se ao início de uma obra sem a devida autorização da ANTT, o que, apesar de ser uma infração de menor

gravidade, compromete o acompanhamento e controle regulatório da agência, podendo resultar em problemas futuros.

785. *Falta de providências necessárias durante a execução de obras:* A ausência de sinalização adequada ou da documentação exigida no local da obra também é considerada uma infração leve, mas essencial para a fiscalização e transparência. A correta identificação do projeto e do responsável técnico é um requisito básico para evitar falhas de comunicação e controle.

Art. 2º

Art. 2º Constitui infração relativa a obras obrigatórias, de grupo 2, sujeita à imposição da penalidade de multa moratória, descumprir prazo de conclusão de obra obrigatória previsto no contrato de concessão.

786. As infrações de grupo 2 dizem respeito ao descumprimento de prazos, que afetam diretamente a execução de obras obrigatórias no tempo estipulado pelo contrato de concessão. Embora mais graves que as infrações de grupo 1, elas visam assegurar que os cronogramas sejam cumpridos, sendo a multa aplicada para desincentivar atrasos.

Art. 3º

Art. 3º Constitui infração relativa a obras obrigatórias, de grupo 4, sujeita à imposição da penalidade de multa moratória, descumprir escopo ou parâmetro técnico previsto no contrato de concessão; ou executar obra obrigatória com divergência em relação a norma técnica, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT, ou projeto de engenharia aceito pela ANTT, ainda que a obra tenha sido liberada ao tráfego ou ao uso.

787. As infrações de grupo 4 são de maior gravidade, relacionadas à execução de obras com parâmetros técnicos inadequados ou em desacordo com o contrato de concessão. Mesmo que a obra tenha sido liberada para uso, divergências em relação às normas técnicas ou ao projeto aceito pela ANTT constituem infração, a menos que

tenham sido previamente discutidas e aceitas. A multa moratória aqui visa corrigir falhas que podem comprometer a qualidade e segurança da obra.

Infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional

Art. 4º

Art. 4º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em até 5% (cinco por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;

II - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional quando o acompanhamento não for realizado por percentual;

III - deixar de apresentar, apresentar de forma inadequada, apresentar com atraso ou com inconsistências, informações cadastrais ou operacionais referentes aos equipamentos de aferição de velocidade, conforme estabelecido em ato normativo; ou operar equipamentos relacionados aos serviços operacionais ou à fiscalização de controle de velocidade, fora do prazo determinado em certificado de aferição; e

IV - deixar de assegurar a nitidez e acurácia mínima em 60% (sessenta por cento) das imagens provenientes de câmeras de controle de velocidade que permitam a identificação de veículo, excetuado a existência de veículo sem placa, com placa ilegível ou coberta.

788. Este dispositivo trata de infrações de grupo 2 que dizem respeito ao descumprimento de parâmetros de desempenho na manutenção da infraestrutura ou no desempenho dos serviços operacionais. Essas infrações, de gravidade moderada, são penalizadas com multas específicas para garantir que a concessionária mantenha os níveis de qualidade exigidos no contrato.

789. *I - Descumprir parâmetro de desempenho em até 5% do trecho ou das ocorrências:* Este inciso estabelece uma margem mínima de tolerância para falhas, permitindo até 5% de não conformidade. Essa margem é considerada aceitável desde que o descumprimento não afete significativamente o desempenho global.

790. *II - Descumprir parâmetro de desempenho quando o acompanhamento não for por percentual:* Quando o parâmetro de desempenho é absoluto, ou seja, não é medido em percentuais, qualquer descumprimento é considerado uma infração. Isso enfatiza a necessidade de cumprimento integral das normas em contextos em que falhas mínimas podem ter impactos mais graves.

791. *III - Informações inconsistentes ou inadequadas sobre equipamentos de aferição de velocidade:* Este inciso aborda a importância da precisão e pontualidade das informações sobre equipamentos de controle de velocidade. A penalidade é aplicada para garantir que a concessionária mantenha um controle rigoroso e dentro dos parâmetros estabelecidos pelas normas.

792. *IV - Falha na nitidez e acurácia das imagens de câmeras de controle de velocidade:* Aqui, a infração está relacionada à qualidade das imagens geradas pelas câmeras de controle de velocidade. A exigência de pelo menos 60% de acurácia visa assegurar que as imagens sejam suficientemente nítidas para identificar veículos infratores, excetuando casos de impossibilidade como placas ilegíveis ou cobertas.

Art. 5º

Art. 5º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em até 10% (dez por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;

II - deixar de implementar, disponibilizar ou de qualquer forma deixar de operar ou operar com atraso ou com inconsistências sistema, equipamento, veículo, infraestrutura ou serviço necessário à operação adequada, em desacordo com o disposto em norma técnica, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT; ou manter de forma inadequada, ou fora de funcionamento, sem a devida justificativa, equipamento de controle de velocidade por prazo superior à 72 horas/mês em contratos em que não houver parâmetro estabelecido; e

III - deixar de liberar a passagem nas cancelas nas respectivas praças de pedágio em situações de atingimento ao limite máximo de extensão de fila ou do tempo máximo de atendimento para pagamento do pedágio.

793. Infrações de grupo 3 envolvem um descumprimento mais grave, com impacto moderado a significativo nos parâmetros de desempenho de manutenção e operação, sujeito a multa específica.

794. *I - Descumprir parâmetro de desempenho em até 10% do trecho ou ocorrências:* Este dispositivo estabelece um limite de até 10% de falhas permitidas, considerando que esse nível de ineficiência afeta mais substancialmente a qualidade dos serviços e da infraestrutura.

795. *II - Não implementar ou operar sistemas e equipamentos adequados:* A infração envolve falhas na operação ou implementação de sistemas e equipamentos cruciais para o bom funcionamento da concessão. Isso inclui atrasos ou falhas em manter equipamentos operacionais, como os de controle de velocidade, penalizando a concessionária por prazos de inatividade superiores a 72 horas/mês.

796. *III - Não liberar a passagem nas cancelas em casos de fila ou demora excessiva:* Penaliza o não cumprimento de procedimentos para liberar a passagem nas praças de pedágio quando houver grandes filas ou demora além do limite. O objetivo é evitar transtornos aos usuários.

Art. 6º

Art. 6º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em até 20% (vinte por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual; e

II - apresentar o resultado da análise do parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em padrão divergente ao determinado no contrato de concessão ou na regulação da ANTT, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT.

797. Infrações de grupo 4 indicam um nível ainda mais severo de descumprimento, com impacto amplo na infraestrutura e no desempenho dos serviços operacionais, o que justifica uma multa específica.

798. *I - Descumprir parâmetro de desempenho em até 20% do trecho ou ocorrências:*
Aqui, o limite de falhas é de até 20%, um nível que representa um descumprimento sério, afetando uma parte substancial da infraestrutura ou da operação.

799. *II - Apresentar resultados de análise divergentes dos parâmetros contratuais:*
Penaliza a concessionária por apresentar dados de desempenho que não estejam de acordo com os padrões definidos no contrato ou regulamentos da ANTT, exceto se houver discussão e aprovação prévia da agência.

Art. 7º

Art. 7º Constitui infração relativa a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 5, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço

operacional em mais de 20% (vinte por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual.

800. Infrações de grupo 5 são as mais graves e envolvem descumprimento superior a 20% dos parâmetros de desempenho. Esse tipo de infração implica em um descumprimento generalizado, afetando profundamente a qualidade dos serviços e a manutenção da infraestrutura, sendo penalizado com uma multa específica elevada.

Infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação

Art. 8º

Art. 8º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação, de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar pavimento rígido com defeitos do tipo selagem em juntas ou trincas identificadas visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

II - deixar de recuperar elementos de infraestrutura em obra de arte especial, inclusive em passarelas, tais como: guarda-rodas danificados, sinalização com indicação de gabarito vertical ausente, presença de depressão no encontro com a via, presença de armadura sem recobrimento e presença de barreira de concreto de obra de arte especial sem pintura, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e

III - deixar de limpar ou de desobstruir dispositivos de drenagem superficial e de drenagem profunda localizados na faixa de domínio até o ponto em que se encontrem com a infraestrutura não concedida.

801. O art. 8º estabelece infrações de grupo 1 relacionadas a parâmetros de desempenho de conservação, que são menos graves, mas ainda assim importantes,

resultando em multas específicas para a concessionária que não cumprir as obrigações contratuais.

802. *I - Defeitos em pavimento rígido:* Penaliza a concessionária que deixar o pavimento rígido com defeitos visíveis, como selagem inadequada em juntas ou trincas, indicando descumprimento das normas contratuais e potencial risco para os usuários.
803. *II - Recuperação inadequada de infraestrutura em obra de arte especial:* Sanciona a omissão em reparar elementos críticos, como guarda-rodas e sinalizações em passarelas. Essa infração compromete a segurança e funcionalidade das estruturas.
804. *III - Drenagem superficial e profunda:* Penaliza a falha em manter limpos e desobstruídos os dispositivos de drenagem. Essa infração é crítica, pois pode levar a problemas de alagamento e danos à infraestrutura.

Art. 9º

Art. 9º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação, de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar pavimento em faixa de rolamento de via expressa, marginal e local, e acostamento com defeitos do tipo buraco (panela), abaulamento (escorregamento), depressão (afundamento); ou deixar de corrigir defeitos do tipo área exsudada, do tipo área trincada, do tipo trincas interligadas, do tipo trilha de roda, do tipo desnível entre faixas contíguas ou do tipo desnível entre faixa de rolamento e acostamento, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

II - deixar pavimento rígido com defeitos do tipo alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida ou rompida, escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas e buracos, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

III - deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter de forma deficiente, elemento de sinalização horizontal (como tacha, tachão, balizador refletivo ou elemento equivalente) identificado visualmente como danificado, ausente ou em desacordo com o contrato de concessão; deixar de recuperar ou manter de forma

deficiente a pintura de sinalização horizontal identificada visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou liberar ao tráfego trecho sem recomposição de sinalização horizontal provisória ou definitiva, identificada visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

IV - deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter de forma deficiente, elemento de sinalização vertical (como suporte de fixação de placa, chapa de placa e película de placa ou elemento equivalente) do tipo indicação, serviços auxiliares, educação, turístico, marco quilométrico, regulamentação, advertência, obras, temporária e emergência, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

V - deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter em situação que comprometa a sua funcionalidade, elemento de proteção e segurança (como barreira de concreto, defesa metálica, dispositivo atenuador de impacto, dispositivo antiofuscante ou elemento equivalente) identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

VI - deixar de recuperar elementos de infraestrutura em obra de arte especial, inclusive passarelas, tais como: guarda-corpos e passeios danificados, junta de dilatação no encontro com a via danificada, aparelho de apoio fora de sua vida útil e presença de recalque no encontro com o pavimento identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou deixar de recuperar problemas emergenciais ou estruturais identificados como em desacordo com o contrato de concessão;

VII - deixar de repor, de recuperar ou de substituir dispositivo de drenagem superficial ou de drenagem profunda identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; manter dispositivo de drenagem superficial ou de drenagem profunda danificado, deteriorado, ausente ou descontinuado na faixa de domínio quando identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; deixar faixa de rolamento com empoçamento de água identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou deixar de adotar as providências para redimensionar, ou deixar de redimensionar a capacidade hidráulica de segmento do sistema de drenagem e obra de arte corrente identificado como em desacordo com o contrato de concessão;

VIII - deixar de adotar as providências para resguardar o uso regular, a funcionalidade, a integridade e os limites da faixa de domínio e do canteiro central, inclusive quanto à necessidade de reparação de cercas limítrofes, quanto à necessidade de remoção objetos (como lixo derivado da rodovia, lixo urbano, e material proveniente de capina e roçada), quanto à necessidade de remoção de material de publicidade não autorizado, quanto à altura e largura da vegetação (em relação ao acostamento, em relação à distância de faixas de rolamento, de trevos, de acessos ou dos demais elementos determinados) e quanto ao corte e remoção de árvores e arbustos que representem perigo à segurança do tráfego, observadas as restrições ambientais, identificados visualmente como em desacordo ao contrato de concessão;

IX - deixar de adotar as providências para manter em conformidade os edifícios operacionais e suas áreas, os serviços de atendimento e os sistemas destinados ao atendimento aos usuários, inclusive quanto à adequação à acessibilidade, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;

X - deixar de adotar as providências para manter em conformidade o sistema elétrico ou o sistema de iluminação da rodovia, identificado visualmente como em desacordo com o contrato; ou deixar equipamentos (e seu quantitativo), identificado visualmente, ou por meio de documentação, como em desacordo com o contrato de concessão; e

XI - deixar de adotar as providências para manter em conformidade o sistema de monitoração de túneis, identificado visualmente como em desacordo com o contrato; ou deixar equipamentos (e seu quantitativo) relacionados ao sistema de monitoração de túneis identificado visualmente como em desacordo com o contrato.

805. O art. 9º estabelece infrações de grupo 2, que representam um nível mais elevado de descumprimento em parâmetros de conservação, sujeitando a concessionária a multas específicas.

806. *I - Defeitos no pavimento em vias e acostamentos:* Penaliza a presença de buracos, abaulamentos e outros defeitos em pavimentos, que, se não corrigidos, podem causar acidentes e transtornos.

807. *II - Defeitos no pavimento rígido:* Abrange falhas como fissuras e placas rompidas, que, além de comprometer a segurança, indicam falta de manutenção adequada, podendo afetar o tráfego.
808. *III - Sinalização horizontal inadequada:* Penaliza a falta ou má conservação de elementos de sinalização horizontal, que são essenciais para a orientação dos motoristas, e afeta diretamente a segurança viária.
809. *IV - Sinalização vertical inadequada:* Sanciona a não reposição ou manutenção de sinalizações verticais, fundamentais para a segurança e a fluidez do trânsito.
810. *V - Elementos de proteção e segurança comprometidos:* Penaliza a falta de manutenção de dispositivos de segurança, como barreiras de proteção, que são essenciais para a segurança viária.
811. *VI - Recuperação de infraestrutura em obras de arte especial:* Penaliza a omissão na recuperação de infraestruturas especiais, o que pode comprometer a segurança e a integridade da obra.
812. *VII - Drenagem danificada ou ausente:* Sanciona a falta de manutenção de dispositivos de drenagem, essenciais para evitar alagamentos e garantir a segurança das vias.
813. *VIII - Conservação da faixa de domínio e canteiro central:* Penaliza a falta de providências para manter a segurança e a funcionalidade da faixa de domínio, o que é essencial para a integridade da rodovia.
814. *IX - Edifícios operacionais e acessibilidade:* Sanciona a omissão na manutenção da conformidade dos edifícios e serviços de atendimento, essenciais para a acessibilidade dos usuários.
815. *X - Sistema elétrico e iluminação:* Penaliza a falta de manutenção dos sistemas elétricos e de iluminação, que são fundamentais para a segurança dos usuários da rodovia.
816. *XI - Monitoramento de túneis:* Penaliza a falta de conformidade nos sistemas de monitoramento de túneis, essenciais para a segurança nas vias subterrâneas.

Art. 10.

Art. 10. Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação, de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de adotar providências para solucionar processo erosivo ou condição de instabilidade em terrapleno, talude ou encosta, problemas emergenciais, estrutura instável ou com problemas construtivos ou desgaste e material resultante de deslizamento ou erosão a menos de quatro metros da faixa de rolamento identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e

II - deixar de retirar objeto ou de apreender animal situado na faixa de rolamento ou acostamento, que apresente risco à segurança viária.

817. O art. 10 define infrações de grupo 4, que envolvem descumprimentos significativos em parâmetros de conservação, sujeitando a concessionária a multas específicas.

818. *I - Problemas erosivos ou de instabilidade:* Penaliza a falta de providências para solucionar problemas de erosão ou instabilidade, que representam riscos à segurança viária.

819. *II - Objeto ou animal na faixa de rolamento:* Sanciona a omissão na remoção de objetos ou animais na faixa de rolamento que possam causar acidentes.

Art. 11.

Art. 11. Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação, de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de implantar, ou manter de forma inadequada, a sinalização viária durante a execução de obras e serviços, identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e

II - deixar de implementar, ou manter de forma inadequada, esquema de atendimento a situações de emergência, identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão.

820. O art. 11 define infrações de grupo 5, que representam os descumprimentos mais graves em parâmetros de conservação, levando a multas específicas.

821. *I - Sinalização viária inadequada durante obras:* Penaliza a falta de sinalização adequada durante a execução de obras, essencial para a segurança dos usuários.

822. *II - Atendimento inadequado a situações de emergência:* Sanciona a não implementação ou manutenção deficiente de esquemas de atendimento a emergências, que são vitais para a segurança e proteção dos usuários em situações críticas.

Infrações relativas a obrigações econômico-financeiras

Art. 12.

Art. 12. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras, de grupo 1, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, autorizar projeto gerador de receita não tarifária ou celebrar contrato de receita não tarifária em desacordo com o disposto em norma técnica, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

823. Este artigo estabelece uma infração de grupo 1 relacionada às obrigações econômico-financeiras da concessionária, sujeitando-a à penalidade de multa específica. Essa infração se refere à autorização ou celebração de projetos e contratos que geram receita não tarifária, caso não estejam em conformidade com as normas técnicas, o contrato de concessão ou as regulamentações da ANTT.

824. A infração descrita no caput do artigo é considerada de menor gravidade, mas ainda assim é importante, pois envolve a gestão financeira da concessão. A concessão deve seguir rigorosamente as normas e diretrizes estabelecidas, garantindo a transparência e a adequação dos projetos que buscam gerar receita. A autorização inadequada de projetos pode levar a conflitos de interesse, prejuízos financeiros e, conseqüentemente, afetar a qualidade dos serviços prestados à sociedade.

Art. 13

Art. 13. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras, de grupo 2, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, deixar de apresentar, integralizar, contratar, recompor, gerir ou de qualquer forma operacionalizar instrumento econômico-financeiro, ou fazê-lo de desacordo com o disposto no contrato de concessão e na regulação da ANTT, tais como plano de contas completo, regularidade fiscal, garantia, seguro, capital social, patrimônio líquido, registro na Comissão de Valores Mobiliários e mecanismo de conta da concessão.

825. O art. 13 define uma infração de grupo 2 relacionada às obrigações econômico-financeiras da concessionária, sujeitando-a à penalidade de multa específica. A infração refere-se à falha em apresentar, integralizar, contratar, recompor, gerir ou operacionalizar instrumentos econômico-financeiros em conformidade com o contrato de concessão e com a regulamentação da ANTT. Isso inclui diversos aspectos, como plano de contas, regularidade fiscal, garantias, seguros, capital social, patrimônio líquido, registro na Comissão de Valores Mobiliários e mecanismos de conta da concessão.

826. A infração é considerada de gravidade média, pois abrange obrigações cruciais para a saúde financeira e a operação da concessão. O cumprimento adequado dessas obrigações é fundamental para assegurar a estabilidade financeira e operacional da concessionária. A falta de apresentação ou gestão adequada dos instrumentos econômico-financeiros pode indicar uma gestão ineficiente, podendo comprometer a capacidade da concessionária de cumprir com suas obrigações contratuais e legais.

Art. 14.

Art. 14. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – gerir, dispendar, destinar ou de qualquer forma processar verba contratual ou produto dela decorrente em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

II – realizar operação de crédito, emitir títulos ou valores mobiliários, distribuir dividendos, pagar juros sobre capital próprio, prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia ou realizar quaisquer outras formas de transferência de recursos em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT; e

III – realizar operação societária em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

827. O art. 14 estabelece uma série de infrações relacionadas às obrigações econômico-financeiras do grupo 3, sujeitas à imposição de multas específicas.

828. *I - Gerir, despender, destinar ou processar verba contratual ou produto dela decorrente em desacordo com o contrato de concessão ou na regulação da ANTT: é o mesmo que dizer as entidades envolvidas em contratos de concessão devem gerir os recursos financeiros conforme as disposições estipuladas no contrato de concessão ou nas regulamentações da ANTT. Qualquer utilização inadequada desses recursos, seja por gestão incorreta, gastos indevidos ou alocação inadequada, constitui uma infração.*

829. *II - Realizar operação de crédito, emitir títulos ou valores mobiliários, distribuir dividendos, pagar juros sobre capital próprio, prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia ou realizar quaisquer outras formas de transferência de recursos em desacordo com o contrato de concessão ou na regulação da ANTT: Isso se refere a transações financeiras, como empréstimos, emissão de títulos, distribuição de lucros, pagamento de juros sobre capital próprio, garantias e outras formas de transferência de recursos. Todas essas ações devem estar em conformidade com o contrato de concessão ou as regulamentações da ANTT. Qualquer ação financeira que não cumpra essas normas é considerada uma infração.*

830. *III - Realizar operação societária em desacordo com o contrato de concessão ou na regulação da ANTT: Aborda as transações societárias, como fusões, aquisições ou alterações na estrutura de propriedade das entidades envolvidas na concessão. Tais operações devem ser realizadas de acordo com as disposições estabelecidas no contrato de concessão ou nas regulamentações da ANTT. Qualquer operação societária que não esteja em conformidade com essas regras é considerada uma infração.*

Art. 15.

Art. 15. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – apresentar irregularidade em demonstração financeira;

II – deixar de publicar política de transações com partes relacionadas ou transação com parte relacionada, ou publicar em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

III – deixar de publicar, anualmente, as demonstrações financeiras na forma prevista na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;

IV - instituir, cobrar ou divulgar, a qualquer título, cobranças adicionais à tarifa de pedágio, em desacordo com o contrato de concessão ou com a regulação da ANTT; e

V - realizar transação com parte relacionada, em desacordo com a política de transações com partes relacionadas publicada pela concessionária e com a regulação da ANTT.

831. O art. 15 estabelece infrações relacionadas às obrigações econômico-financeiras do grupo 4, que estão sujeitas à imposição de multas específicas.

832. *I - Apresentar irregularidade em demonstração financeira:* Este ponto destaca a importância da precisão e integridade das demonstrações financeiras. Qualquer irregularidade, como erros, omissões ou informações falsas nas demonstrações financeiras, é considerada uma infração. Isso visa garantir que as informações financeiras apresentadas sejam confiáveis e úteis para a tomada de decisões adequadas.

833. *II - Deixar de publicar política de transações com partes relacionadas ou transação com parte relacionada, em desacordo com a política de transações com partes relacionadas publicada pela concessionária e com a regulação da ANTT ou publicar em desacordo com o contrato de concessão ou na Regulação da ANTT:* Enfatiza a necessidade de transparência nas transações envolvendo partes relacionadas. As entidades envolvidas em concessões devem divulgar políticas

relacionadas a essas transações e garantir que a divulgação esteja em conformidade com as regras estabelecidas no contrato de concessão ou na regulamentação da ANTT.

834. *III - Deixar de publicar, anualmente, as demonstrações financeiras na forma prevista na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976:* Este ponto se refere à obrigação legal de divulgar anualmente as demonstrações financeiras de acordo com a Lei das Sociedades por Ações (Lei nº 6.404/1976). O não cumprimento dessa obrigação é considerado uma infração e visa garantir a transparência financeira.

835. *IV - Instituir, cobrar ou divulgar cobrança adicional à tarifa de pedágio ou valores de outra natureza em desacordo com o contrato de concessão ou na regulação da ANTT:* A infração envolve a integridade das tarifas cobradas ao usuário e a transparência nas relações entre a concessionária e os usuários da rodovia. A cobrança adicional não prevista no contrato ou na regulação da ANTT pode ser considerada abusiva e causar prejuízos financeiros aos usuários, além de gerar desconfiância na gestão da concessionária.

836. *V - Realizar transação com parte relacionada irregular:* Este ponto aborda transações financeiras com partes relacionadas que não estão em conformidade com as regras estabelecidas no contrato de concessão ou na regulamentação da ANTT. Essas transações devem ser conduzidas de forma transparente e justa, sem conflitos de interesse.

Art. 16.

Art. 16. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica, deixar de adotar as providências para pagamento da verba de fiscalização ou da verba de verificação na forma e prazo previstos no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

837. O dispositivo em análise estabelece que constitui infração relativa às obrigações econômico-financeiras do grupo 5 o deixar de adotar as providências para pagamento da verba de fiscalização ou da verba de verificação nos termos e prazos

estabelecidos no contrato de concessão ou na regulamentação da ANTT. Esta infração está sujeita à imposição da penalidade de multa específica.

838. Essa norma visa assegurar que as concessionárias cumpram suas obrigações financeiras relacionadas à fiscalização e verificação estabelecidas pelo contrato de concessão ou pela regulamentação da ANTT. Ao impor uma multa específica, a ANTT busca garantir que essas obrigações sejam cumpridas pontualmente, promovendo a transparência, o controle adequado e a conformidade com as normas regulatórias.

Infrações relativas a outras obrigações

Art. 17.

Art. 17. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – deixar de realizar ou manter de forma inadequada ou desatualizada o inventário da concessão; e

II - autorizar projeto de interesse de terceiro ou celebrar contrato de permissão especial de uso em desacordo com o disposto em norma técnica, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

839. O art. 17 estabelece que as infrações relativas a outras obrigações contratuais, pertencentes ao grupo 1, estão sujeitas à penalidade de multa específica. Essas infrações são caracterizadas pela inobservância de obrigações contratuais que, embora possam ser consideradas de menor gravidade em relação a outros tipos de infrações, ainda assim têm impacto direto na gestão e cumprimento do contrato de concessão.

840. *I - Deixar de realizar ou manter de forma inadequada ou desatualizada o inventário da concessão.* Este dispositivo visa garantir que a concessionária tenha um registro preciso e atualizado dos bens sob sua responsabilidade, permitindo uma

fiscalização mais eficiente e transparente pela ANTT. Falhas na atualização ou manutenção podem resultar em uma gestão inadequada dos recursos.

841. *II - Autorizar projeto de interesse de terceiro ou celebrar contrato de permissão especial de uso em desacordo com o disposto em norma técnica, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT:* Este inciso lida com a permissão de projetos de terceiros ou contratos que utilizem o espaço ou ativos da concessão. Ao regulamentar esse processo, a ANTT garante que tais projetos estejam alinhados com as normas técnicas e regulatórias, evitando que a concessão seja utilizada de maneira inadequada ou sem a devida autorização, o que poderia comprometer a eficiência e a segurança da operação.

Art. 18

Art. 18. Constituem infrações relativas a outras obrigações, de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – apresentar de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT;

II – deixar de prestar ou prestar de forma inadequada serviço de atendimento ao consumidor, sistema de informações, carta de serviços, painel de mensagem variável ou informação de interesse dos usuários; e

III – deixar de se cadastrar ou prestar informações inadequadas na plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo.

842. O art. 18 aborda as infrações relacionadas a outras obrigações em um contexto de concessões e especifica as situações que podem resultar em infrações e na imposição de uma penalidade de multa específica:

843. *I - Apresentar documento, dado ou informação de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências:* Esta infração ocorre quando a concessionária apresenta de

forma inadequada, com atraso ou com inconsistências um documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou regulamentação, ou quando solicitado pela ANTT.

844. *II - Deixar de prestar ou prestar de forma inadequada serviço de atendimento e informações aos usuários:* Esta infração ocorre quando a concessionária deixa de prestar ou presta de forma inadequada serviços de atendimento aos usuários, sistemas de informações, carta de serviços, painel de mensagem variável ou informações de interesse dos usuários. A qualidade e eficiência desses serviços são fundamentais para a satisfação dos usuários e a segurança nas estradas.

845. *III - Deixar de se cadastrar ou prestar informações inadequadas na plataforma digital oficial:* Esta infração ocorre quando a concessionária deixa de se cadastrar ou fornece informações inadequadas na plataforma digital oficial da administração pública federal destinada à autocomposição de controvérsias em relações de consumo. O cadastro e a precisão das informações são importantes para facilitar a resolução de disputas e garantir uma relação adequada com os consumidores.

Art. 19.

Art. 19. Constituem infrações relativas a outras obrigações, de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – deixar de aceitar ou de submeter-se a todas as medidas sugeridas ou adotadas pelas autoridades com poderes de fiscalização de trânsito, no âmbito de suas competências;

II – efetuar bloqueio de pista, sem prévio aviso à ANTT, em decorrência de obras ou serviços que possam ser objeto de programação;

III – deixar de franquear ou limitar o acesso à ANTT a informações, sistemas, bancos de dados e instalações a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitada pela ANTT;

IV – deixar de implementar ou implementar com atraso ou com inconsistências Sistema de Gestão Ambiental, Sistema de Gestão de Qualidade, Sistema de Gestão de

Segurança Viária, Sistema de Gestão Operacional e qualquer outro sistema a que a concessionária está obrigada pelo contrato de concessão e pela regulação da ANTT;

V – deixar de prestar apoio às autoridades ou ao Poder Público em suas ações nos limites do trecho concedido sob sua responsabilidade;

VI – obstaculizar ou deixar de adotar providências para transferência de obra do Poder Concedente;

VII – descumprir obrigação prevista em plano de desmobilização; e

VIII – obstaculizar ou não cooperar em procedimento de transição operacional e dos ativos, tais como na fiscalização, na fase de convivência ou na instrução de termo de arrolamento e transferência de bens.

IX - deixar de adotar providências ou deixar de zelar pela observância das normas técnicas na implantação ou manutenção de acessos ao sistema rodoviário;

X - deixar de inserir informações no prazo adequado ou inserir informações incompletas ou incorretas no Sistema de Gestão de Investimentos de Concessões Rodoviárias – SIGICOR; e

XI - deixar de disponibilizar os equipamentos e os serviços previstos em contrato no ponto de parada e descanso.

846. O Artigo trata das infrações de grupo 3 relacionadas a outras obrigações em um contexto de concessões e especifica as situações que podem resultar em infrações e na imposição de uma penalidade de multa específica.

847. *I - Deixar de aceitar ou submeter-se a medidas das autoridades de fiscalização de trânsito:* Esta infração ocorre quando a concessionária não aceita ou não se submete a todas as medidas sugeridas ou adotadas pelas autoridades com poderes de fiscalização de trânsito, dentro de suas competências. A cooperação com as autoridades é fundamental para a segurança e a fluidez do tráfego nas rodovias.

848. *II - Efetuar bloqueio de pista sem prévio aviso à ANTT:* Esta infração ocorre quando a concessionária realiza um bloqueio de pista, sem prévio aviso à ANTT, devido a obras ou serviços que poderiam ter sido programados. O bloqueio de pistas sem aviso prévio pode causar transtornos significativos aos usuários das rodovias.

849. *III - Deixar de franquear ou limitar o acesso à ANTT a informações e instalações:* Esta infração ocorre quando a concessionária não franqueia ou limita o acesso da ANTT a informações, sistemas, bancos de dados e instalações aos quais está obrigada pelo contrato de concessão ou regulamentação, ou quando solicitado pela ANTT. O acesso a esses recursos é importante para a supervisão e fiscalização da concessão.
850. *IV - Deixar de implementar ou implementar com atraso ou inconsistências sistemas de gestão:* Esta infração ocorre quando a concessionária deixa de implementar ou implementa com atraso ou inconsistências sistemas de gestão, como Sistema de Gestão Ambiental, Sistema de Gestão de Qualidade, Sistema de Gestão de Segurança Viária e outros sistemas obrigatórios estabelecidos pelo contrato de concessão e regulamentação da ANTT.
851. *V - Deixar de prestar apoio às autoridades ou ao poder público:* Esta infração ocorre quando a concessionária deixa de prestar apoio às autoridades ou ao Poder Público em suas ações dentro dos limites do trecho concedido sob sua responsabilidade.
852. *VI - Obstaculizar ou deixar de adotar providências para transferência de obra do Poder Concedente:* Esta infração ocorre quando a concessionária obstaculiza ou não adota as providências necessárias para a transferência de obras do Poder Concedente. A transferência de obras é uma etapa importante na concessão e deve ocorrer de forma eficaz.
853. *VII - Descumprir obrigação prevista em plano de desmobilização:* Esta infração ocorre quando a concessionária descumpre uma obrigação prevista em um plano de desmobilização. O plano de desmobilização é um documento que estabelece as ações e procedimentos necessários para encerrar a concessão de forma organizada e segura.
854. *VIII - Obstaculizar ou não cooperar em procedimento de transição operacional e de ativos:* Esta infração ocorre quando a concessionária obstaculiza ou não coopera em procedimentos de transição operacional e de ativos, como na fiscalização, na fase de convivência ou na instrução de termos de arrolamento e transferência de bens. A cooperação é fundamental para a transferência eficaz das responsabilidades da concessionária ao Poder Concedente.

855. *IX - deixar de adotar providências ou deixar de zelar pela observância das normas técnicas na implantação ou manutenção de acessos ao sistema rodoviário:* Este inciso trata da responsabilidade da concessionária em adotar medidas adequadas para garantir que as normas técnicas sejam observadas na implantação e manutenção de acessos ao sistema rodoviário. A observância dessas normas é fundamental para a segurança e eficiência do tráfego, além de contribuir para a integridade da infraestrutura rodoviária. A falta de zelo nesse aspecto pode acarretar não apenas penalidades, mas também riscos à segurança dos usuários da rodovia.
856. *X - deixar de inserir informações no prazo adequado ou inserir informações incompletas ou incorretas no Sistema de Gestão de Investimentos de Concessões Rodoviárias – SIGICOR:* É obrigação da concessionária inserir informações no Sistema de Gestão de Investimentos de Concessões Rodoviárias (SIGICOR) de maneira adequada e dentro dos prazos estipulados. A integridade e a precisão das informações nesse sistema são essenciais para o controle e a transparência dos investimentos realizados. A inserção de dados incompletos ou incorretos compromete a supervisão da ANTT e pode levar a decisões inadequadas sobre a concessão, além de impactar a gestão financeira e operacional.
857. *XI - deixar de disponibilizar os equipamentos e os serviços previstos em contrato no ponto de parada e descanso:* O último inciso aborda a obrigação de disponibilizar equipamentos e serviços acordados no contrato no ponto de parada e descanso. Essa responsabilidade é essencial para a prestação de serviços adequados aos usuários da rodovia, garantindo não apenas conforto e segurança, mas também contribuindo para a eficiência do transporte rodoviário.

Art. 20

Art. 20. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – deixar de adotar as providências cabíveis, inclusive por vias judiciais, para garantia do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, inclusive quanto à implantação de ocupações ilegais;

II – deixar de executar ou executar de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências campanha de recuperação decorrente de determinação da ANTT;

III – dispor ou transferir bem da concessão em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

IV – deixar de entregar bem reversível ou entregar elemento da infraestrutura ou outro bem reversível que não esteja em condições de funcionalidade, não atenda à vida útil ou esteja gravado com ônus, para reversão ao Poder Concedente; e

V – deixar de apresentar documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT, até o termo final do prazo para apresentação de defesa prévia no processo sancionador.

858. O art. 20 aborda as infrações do grupo 4 relacionadas a outras obrigações em um contexto de concessões e especifica as situações que podem resultar em infrações e na imposição de uma penalidade de multa específica.

859. *I - Deixar de adotar providências para garantir o patrimônio da concessão:* Esta infração ocorre quando a concessionária não toma as providências necessárias, inclusive por vias judiciais, para garantir a integridade do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, incluindo a remoção de ocupações ilegais. Isso é importante para preservar os ativos da concessão.

860. *II - Deixar de executar ou executar de forma inadequada campanha de recuperação:* Esta infração ocorre quando a concessionária não executa ou executa de forma inadequada, com atraso ou inconsistências, uma campanha de recuperação conforme determinado pela ANTT. Essas campanhas visam restaurar ou manter a infraestrutura da concessão em condições adequadas.

861. *III - Dispor ou transferir bem da concessão em desacordo com o contrato ou regulação:* Esta infração ocorre quando a concessionária dispõe ou transfere um bem da concessão em desacordo com o que está estabelecido no contrato de concessão ou na regulação da ANTT. Isso pode incluir a alienação de ativos ou bens da concessão sem a devida autorização ou conformidade com os termos contratuais.

862. *IV - Deixar de entregar bem reversível em condições adequadas:* Esta infração ocorre quando a concessionária deixa de entregar um bem reversível (um bem que deve ser revertido ao Poder Concedente após o término da concessão) que não

esteja em condições de funcionalidade, que não atenda à vida útil ou que estejam gravados com ônus. A entrega desses bens deve ocorrer em conformidade com os termos do contrato de concessão.

863. *V - deixar de apresentar documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT, até o termo final do prazo para apresentação de defesa prévia no processo sancionador:* A obrigação de entrega de documentos, dados ou informações obrigatórias é fundamental para assegurar a transparência e a responsabilidade na gestão das concessões rodoviárias. A entrega tempestiva de informações e documentos é vital para que a ANTT possa exercer seu papel de fiscalização e controle, permitindo a análise adequada das atividades da concessionária e a tomada de decisões fundamentadas.

Art. 21.

Art. 21. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I – deixar de implantar sinalização viária durante a execução de obras e serviços;

II – deixar de contratar verificador, contratá-lo ou rescindir contrato em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

III – interceder, coagir, corromper ou de qualquer forma interferir na execução de atividades e na imparcialidade de verificador, empresa supervisora contratada pela ANTT ou empresa de monitoração contratada pela concessionária;

IV – omitir ou apresentar documento, dado ou informação inverídico, incorreto ou em desacordo com declaração de veracidade.

864. Por fim, o art. 21 lista as infrações de grupo 5 relativas a outras obrigações que podem resultar em multas específicas para as concessionárias. Estas infrações incluem:

865. *I - Deixar de implantar sinalização viária durante a execução de obras e serviços:* em razão disso a concessionária deve garantir que a sinalização nas estradas seja

apropriada e esteja de acordo com as regulamentações durante a realização de obras ou serviços. A falta de sinalização adequada pode ser considerada uma infração.

866. *II - Deixar de contratar verificador, contratá-lo ou rescindir contrato em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT:* As concessionárias são obrigadas a seguir as regras estabelecidas nos contratos de concessão e nas regulamentações da ANTT ao contratar ou rescindir contratos com verificadores. Qualquer violação dessas regras pode ser considerada uma infração.

867. *III - Interceder, coagir, corromper ou de qualquer forma interferir na execução de atividades e na imparcialidade de verificador, empresa supervisora contratada pela ANTT ou empresa de monitoração contratada pela concessionária:* Visa proibir qualquer tentativa de interferência indevida na imparcialidade dos verificadores, empresas supervisoras contratadas pela ANTT ou empresas de monitoração contratadas pela concessionária. Qualquer tipo de influência imprópria pode resultar em uma infração.

868. *IV - Omitir ou apresentar documento, dado ou informação inverídico, incorreto ou em desacordo com declaração de veracidade:* As concessionárias devem fornecer informações precisas e verídicas conforme solicitado. Qualquer omissão ou apresentação de informações falsas ou incorretas é considerada uma infração.

ANEXO IV

TABELA PARA APURAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS

Macroindicadores	Indicadores	Peso %	Subindicadores	Classificação	
Conserva e manutenção da infraestrutura	Pavimento	20	Irregularidade Longitudinal- IRI	Nível 1	$IRI \leq 2,0$
				Nível 2	$2,0 < IRI \leq 2,7 \text{ m/km}$
				Nível 3	$2,7 < IRI \leq 3,5 \text{ m/km}$
				Nível 4	$IRI > 3,5 \text{ m/km}$
			Deflexão característica	Nível 1	$Dc \leq 90\% \text{ Dadm}$
				Nível 2	$90\% \text{ Dadm} < Dc \leq 100\% \text{ Dadm}$
				Nível 3	$100\% \text{ Dadm} < Dc \leq 120\% \text{ Dadm}$
				Nível 4	$Dc > 120\% \text{ Dadm}$
			Trilha de roda	Nível 1	$\leq 5 \text{ mm}$
				Nível 2	$5,1 - 7\text{mm}$
				Nível 3	$7,1 - 10\text{mm}$
				Nível 4	$> 10\text{mm}$
			International Friction Index (IFI)	Nível 1	$IFI < 0,1$
				Nível 2	$0,1 < IFI \leq 0,2$
				Nível 3	$0,2 < IFI \leq 0,3$
				Nível 4	$IFI > 0,3$
			% Trincamento (FC2 + FC3)	Nível 1	$0\% < TR \leq 2\%$

			Nível 2	$2\% < TR \leq 7\%$
			Nível 3	$7\% < TR \leq 15\%$
			Nível 4	$\% TR > 15\%$
Sinalização	10	Sinalização horizontal	Nível 1	$\geq 100\%$ da retrorrefletância mínima contratual (mcd/lx.m2)
			Nível 2	$< 100\%$ da retrorrefletância mínima contratual (mcd/lx.m2)
			Nível 3	$< 90\%$ da retrorrefletância mínima contratual (mcd/lx.m2)
			Nível 4	$< 85\%$ da retrorrefletância mínima contratual (mcd/lx.m2)
		Sinalização vertical e aérea	1) Películas – NBR 14644	
			Nível 1	quando 98% ou mais dos valores de retrorreflexão forem iguais ou superiores a 75% do valor inicial mínimo estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película, e nunca menor do que o valor residual definido na mesma norma
			Nível 2	quando 99% ou mais dos valores de retrorreflexão forem iguais ou superiores a 50% do valor inicial mínimo estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película, e nunca menor do que o valor residual definido na mesma norma
			Nível 3	quando 2% a 5% dos valores de retrorreflexão forem inferiores a 50% do valor inicial mínimo (ou residual) estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película
			Nível 4	quando 6% ou mais dos valores de retrorreflexão forem inferiores a 50% do valor inicial mínimo estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película

			2) Estado de conservação do suporte de fixação da placa	
			Nível 1	100% dos cadastros bom
			Nível 2	90% bom
			Nível 3	85% bom
			Nível 4	75% bom
			3) Estado de conservação da chapa da placa	
			Nível 1	100% dos cadastros bom
			Nível 2	90% bom e 10% regular
			Nível 3	85% bom, 10% regular e 5% ruim
			Nível 4	75% bom (ou menos), 15% regular e 10% ruim
Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes	5	Drenagem superficial (sarjetas, valetas, canaletas, escadas, descidas d'água, meio-fio, transposições de sarjetas)	Nível 1	$95\% \leq x \leq 100\%$ dos cadastros "bom"
			Nível 2	$90\% \leq x < 95\%$ dos cadastros "bom"
			Nível 3	$80\% \leq x < 90\%$ dos cadastros "bom"
			Nível 4	$x < 80\%$ dos cadastros "bom"
		Drenagem profunda (caixas de passagem, bocas de lobo, drenos de superfície e profundos, bueiros e galerias, alas)	Nível 1	$95\% \leq x \leq 100\%$ dos cadastros "bom"
			Nível 2	$90\% \leq x < 95\%$ dos cadastros "bom"
			Nível 3	$80\% \leq x < 90\%$ dos cadastros "bom"
			Nível 4	$x < 80\%$ dos cadastros "bom"
Manutenção e Conservação das OAEs	5	Condição estrutural das Obras de Arte Especiais (todas as OAE's)	1) Nota estrutural	
			Nível 1	95% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5
			Nível 2	90% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5
			Nível 3	85% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 3, 4 e 5
			Nível 4	Menos de 85% das OAE's tem Nota 3, 4 ou 5 ou apresentam qualquer pontuação Nota 1 ou 2

	Índice de Desempenho Ambiental (IDA)	2,5	Índice de Desempenho Ambiental (IDA)		2) Nota de desempenho ambiental
				Nível 1	$27 \leq IDA \leq 33$
				Nível 2	$20 \leq IDA < 27$
				Nível 3	$13 \leq IDA < 20$
Execução de obras obrigatórias	Execução anual	5	-	Nível 4	$IDA < 13$
				Nível 1	$X \geq 95\%$
				Nível 2	$85\% \leq X < 95\%$
				Nível 3	$60\% \leq X < 85\%$
	Execução acumulada	25	-	Nível 4	$X < 60\%$
				Nível 1	$X \geq 95\%$
				Nível 2	$85\% \leq X < 95\%$
				Nível 3	$60\% \leq X < 85\%$
Serviços e atendimento aos usuários	Consumidor.gov	10	Índice de Solução	Nível 4	$X < 60\%$
				Nível 1	Índice de solução " X " $\geq 90\%$
				Nível 2	$80\% \leq X < 90\%$
				Nível 3	$70\% \leq X < 80\%$
			Satisfação com o Atendimento	Nível 4	$X < 70\%$
				Nível 1	média aritmética, $\bar{x} = 5$
				Nível 2	$4 \leq \bar{x} < 5$
				Nível 3	$3 \leq \bar{x} < 4$
				Nível 4	$\bar{x} < 3$
			Reclamações Respondidas	Nível 1	$x = 100\%$
				Nível 2	$x \geq 98\%$
				Nível 3	$x < 98\%$

			Nível 4	$x \leq 95 \%$	
			Prazo Médio de Respostas	Nível 1	$x \leq 10$ dias
				Nível 2	$10 \text{ dias} < x \leq 15 \text{ dias}$
				Nível 3	$15 \text{ dias} < x \leq 20 \text{ dias}$
				Nível 4	$x > 20 \text{ dias}$
	Socorro médico	10	-	Nível 1	Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.
				Nível 2	Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.
				Nível 3	Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.
				Nível 4	Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.
	Socorro mecânico	10	-	Nível 1	Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.
				Nível 2	Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.
				Nível 3	Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.

				Nível 4	Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER.

870. Veja o comentário do parágrafo único, do artigo 113, visto que os valores tabelados acima são as referências para o cálculo da Nota Global.

Referências Legais

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 6.000, de 02 de dezembro de 2022. Aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: < <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-6.000-de-1-de-dezembro-de-2022-447346011>>. Acesso em 22 de jan. 2024.

OCDE. Regulatory Enforcement and Inspections Toolkit. Disponível em: < <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/oecd-regulatory-enforcement-and-inspections-toolkit-9789264303959-en.htm>>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007. Determina que as concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infra-estrutura Rodoviária Federal e as concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros ou exploração da infra-estrutura ferroviária prestem informações trimestrais e anuais, e dá outras providências. Disponível em: < https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00002495&seqAto=000&valorAno=2007&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Brasil. Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a Lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/l13848.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004. Dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais denominadas Agências Reguladoras, e dá outras providências. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.871.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016. Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Disponível

em:

<https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00005083&seqAto=000&valorAno=2016&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9784.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 4.071, de 03 de abril de 2013. Regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00004071&seqAto=000&valorAno=2013&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013. Dispõe sobre a responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12846.htm>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 5.830, de 10 de outubro de 2018. Dispõe sobre o parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa, oriundos de multas aplicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT em razão do exercício do seu poder de polícia. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00005830&seqAto=000&valorAno=2018&orgao=DG/ANTT/MTPA&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022. Aprova o Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00005976&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=DG/ANTT/MI&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Portaria nº 24, de 29 de janeiro de 2021. Regulamenta a Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, e orienta a atuação da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária na instrução e propositura de celebração de termos de ajustamento de conduta no âmbito das concessões de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=POR&numeroAto=00000024&seqAto=000&valorAno=2021&orgao=SUROD/ANTT/MI&cod_modulo=161&cod_menu=7804>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018. Dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta a serem firmados no âmbito da ANTT para correção ou compensação de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.abrati.org.br/resolucao/resolucao-no-5-823-de-12-06-2018-dou-14-06-2018/>>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 6.003, de 22 de dezembro de 2022. Aprova o Regulamento da Metodologia de Estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00006003&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=DG/ANTT/MI&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 6020, de 20 de julho de 2023. Dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT e dá outras providências. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=0006020&sgl_tipo=RES&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&vlr_ano=2023&seq_ato=000&cod_modulo=161&cod_menu=5408>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 5.938, de 4 de maio de 2021. Regulamenta, nos termos do parágrafo único do artigo 30, da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, a criação e o funcionamento das Comissões Tripartites no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, compostas por representantes da ANTT, dos usuários e das empresas delegatárias, na fiscalização periódica, mediante acompanhamento, dos serviços regulados pela Agência. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00005938&seqAto=000&valorAno=2021&orgao=DG/ANTT/MI&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Portaria nº 90, de 9 de março de 2022. Disciplina o funcionamento das comissões tripartites de rodovia concedida no âmbito dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos termos da Resolução nº 5.938, de 4 de maio de 2021. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=POR&numeroAto=00000090&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=SUROD/ANTT/MI&cod_modulo=161&cod_menu=7804>. Acesso em 13 de mar. 2024.

Brasil. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm> Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 10.197, de 02 de janeiro de 2020. Altera o Decreto nº 8.573, de 19 de novembro de 2015, para estabelecer o Consumidor.gov.br como plataforma oficial da administração pública federal direta, autárquica e fundacional para a autocomposição nas controvérsias em relações de consumo. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10197.htm> Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm> Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021. Aprova a primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa às diretrizes gerais aplicáveis aos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00005950&seqAto=000&valorAno=2021&orgao=DG/ANTT/MI&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Brasil. Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976. Dispõe sobre as Sociedades por Ações. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6404consol.htm> Acesso em 22 de jan. 2024.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Brasil). Norma DNIT 010/2004 – PRO. Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido – Procedimento. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/coletanea-de-normas/coletanea-de-normas/procedimento-pro/DNIT_010_2004_PRO>. Acesso em 22 de jan. 2024.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil). Resolução nº 3.535, de 10 de junho de 2010. Fixa normas gerais sobre o Serviço de Atendimento ao Consumidor - SAC nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, de transporte ferroviário de passageiros ao longo do Sistema Nacional de Viação e de exploração da infraestrutura das rodovias concedidas e administradas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Disponível em: <
https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00003535&seqAto=000&valorAno=2010&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=7796>. Acesso em 22 de jan. 2024.

APÊNDICE – Quadro Comparativo – Resolução nº 6.053/2024

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DLL-096, de 31 de outubro de 2024, e no que consta do processo nº 50535.001700/2018-99, resolve:						
CAPÍTULO I						
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES						
Art. 1º Esta Resolução estabelece a quinta parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 2º As disposições dessa Resolução aplicam-se aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).						
Art. 3º Aplicam-se a esta Resolução as seguintes definições:						
I - ação educativa: procedimento aplicado pela ANTT para promover a conscientização e correção de descumprimentos contratuais pelas						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessionárias, com o objetivo de orientar, instruir e prevenir a recorrência de infrações, melhorando o cumprimento das normas contratuais e regulatórias;						
II - ano-fiscalização: ano civil completo, baseado no plano anual de fiscalização, durante o qual será aplicado o mesmo tratamento fiscalizatório, após a aplicação da metodologia estabelecida no Anexo IV desta resolução, levando em consideração a nota referente ao último ano de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão de cada concessionária;						
III - Aviso de não conformidade - medida preventiva destinada a evitar a imposição de penalidades, aplicável em situações nas quais o descumprimento contratual já tenha ocorrido e produzido efeitos irreversíveis.						
IV - ciclo de fiscalização: periodicidade de realização das ações de fiscalização, estabelecido no plano anual de fiscalização; e					INSTRUÇÃO NORMATIVA - IN ANS Nº 1, DE 30/03/2022 Ministério da Saúde Agência Nacional de Saúde Suplementar	Art. 48. O ciclo de fiscalização compreende os períodos de 15 de fevereiro a 14 de agosto e 15 de agosto a 14 de fevereiro. § 1º A primeira leitura será uma prévia da leitura

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						final do indicador de fiscalização, ocorrerá 3 (três) meses após o início do ciclo de fiscalização e será disponibilizada à operadora para ciência de seu desempenho. § 2º A segunda leitura encerra o ciclo de fiscalização vigente e ocorrerá 6 (seis) meses após o início do ciclo de fiscalização e será disponibilizada à operadora para ciência de seu desempenho.
V - elemento da infraestrutura: cada um dos elementos físicos que					MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DE	2.8 Recebimento de obras Os modelos vigentes de Recebimento Provisório e

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
compõem o sistema rodoviário, tais como pavimento, sinalização, elementos de proteção e segurança, obras de arte especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e estruturas de contenção, canteiro central e faixa de domínio, edificações e instalações operacionais, sistemas elétricos e de iluminação, de túneis, e sistemas de operação ou de igual equivalência.					RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS	Definitivo de obras estão disponibilizados no Anexo IV. Feitas essas considerações iniciais, passa-se agora à demonstração dos procedimentos de fiscalização a serem adotados para cada um dos elementos que compõem o Sistema Rodoviário concedido, divididos na seguinte forma sequencial: Pavimento, Elementos de Proteção e Segurança e Sinalização Rodoviária, Drenagem e Obras de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 4º As informações relativas à fiscalização, à apuração de infrações e à aplicação de penalidades, no âmbito dos contratos de concessão, serão processadas em sistema informatizado indicado pela ANTT, conforme disposto em ato específico, preferencialmente acompanhadas de:	162.7. A CONCESSIONÁRIA manterá cadastro atualizado, de livre acesso a fiscalização do DAERPRS, contendo dados e informações sobre as obras e serviços realizados no POLO. Ecosul	16.5 Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no PER, incumbe a Concessionária: e) prestar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT; Transbrasiliana	14 Prestação de Informações 14.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no Contrato, no PER ou na legislação aplicável, a Concessionária deverá: 14.1.1 dar conhecimento imediato a ANTT de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 30 (trinta) dias	16.3 A qualquer tempo, a ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à administração, aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, para exercer suas atribuições. CCR Rio/SP	Portaria nº 426 de 20/12/2021	Art. 1º, § 1º A concessionária deverá submeter à ANTT, na forma desta Portaria, os dados a que está obrigada a prestar pelo contrato de concessão e pela regulação da ANTT.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas tomadas para sanar o problema; 14.1.2 apresentar a ANTT, no prazo por ela estabelecido, informações adicionais ou complementares que esta venha formalmente a solicitar; 14.1.3 apresentar a ANTT, na periodicidade por ela estabelecida, relatório com informações detalhadas sobre:			

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			(i) as estatísticas de tráfego e acidentes, com análise de pontos críticos e medidas saneadoras implementadas ou a serem implementadas; (ii) o estado de conservação do Sistema Rodoviário; (iii) a qualidade ambiental ao longo do Sistema Rodoviário, bem como impactos ambientais decorrentes da execução das obras e dos serviços previstos no Contrato;			

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			(iv) a execução das obras e dos serviços da Concessão; (v) o desempenho de suas atividades, especificando, dentre outros, a forma de realização das obras e da prestação dos serviços relacionados ao objeto do Contrato, os resultados da exploração do Sistema Rodoviário, bem como a programação e execução financeira; e (vi) os Bens da Concessão, inclusive os Bens Reversíveis a ANTT, no que concerne a descrição do seu estado, valor, bem			

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme ato normativo regulamentador; ECO050 (MGO)			
I - georreferenciamento ou indicação inequívoca da localização do elemento de infraestrutura objeto da ação de fiscalização; e				4.9 Implantação do Sistema de Gestão de Ativos da Concessão - SIGACO 4.9.1 Escopo A Concessionária deverá implementar um Sistema de Gestão de Ativos da Concessão (SIGACO), o qual será composto por uma série de subsistemas,		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				de forma a contemplar todos os elementos constantes em uma concessão. 4.9.3 Requisitos e Ferramentas O SIGACO contemplará, no mínimo, as seguintes ferramentas e informações: - Armazenamento, organização e sistematização da base de dados georreferenciada, de acordo com a divisão dos subsistemas, que		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				permita sua gestão, análise de dados e projeção da vida útil de cada ativo; PER – CCR RIO/SP		
II - registro de imagem, quando a averiguação de eventual infração for passível de constatação por inspeção visual.						
Art. 5º Deverão ser processadas em sistema informatizado indicado, pela ANTT, conforme disposto	81. Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no Programa de Exploração da Rodovia, incumbe à Concessionária: (...)	Responsabilidade da Concessionária: 16.5 Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no PER, incumbe à Concessionária:	12 Prestação de Informações 12.3 Os relatórios, documentos e informações previstos nesta cláusula deverão integrar banco de dados,	13 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 13.3 Os relatórios, documentos e informações previstos nesta cláusula deverão	LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966 TÍTULO IV ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA	Art. 197. Mediante intimação escrita, são obrigados a prestar à autoridade administrativa todas as informações de que disponham com relação

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
em ato específico, as informações relativas:	d) permitir aos encarregados da fiscalização da concessão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, assim como às obras , aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à concessão; (Nova Dutra)	(...) e) presar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT; (Autopista Fluminense)	em base eletrônica, conforme padrão mínimo determinado pela ANTT. (ECO101)	integrar banco de dados, em base eletrônica, conforme padrão mínimo determinado pela ANTT. (Via Sul) 15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.3 Os relatórios, documentos e informações previstos nesta cláusula deverão integrar banco de dados, em base eletrônica, conforme padrão mínimo determinado pela ANTT. (CCR Rio/SP)	CAPÍTULO I FISCALIZAÇÃO	aos bens, negócios ou atividades de terceiros: VII - quaisquer outras entidades ou pessoas que a lei designe, em razão de seu cargo, ofício, função, ministério, atividade ou profissão.
I- aos planejamentos anuais da concessionária;					Resolução ANTT Nº 5.977 de 07/04/2022	Art. 25. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					Art. 25	possui a seguinte estrutura: III - Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária, à qual compete: g) elaborar o plano anual de fiscalização da infraestrutura. VI - Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária, à qual compete: c) elaborar a proposta de plano anual de fiscalização econômico-financeira; § 2º Vinculadas à Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária, encontram-se:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						I - A Coordenação de Planejamento da Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária, à qual compete: a) elaborar a proposta do plano anual de fiscalização, zelando pelo cumprimento, quanto à infraestrutura rodoviária; II - A Coordenação de Fiscalização de Operação Rodoviária, à qual compete: a) promover a elaboração da proposta do plano anual de fiscalização, zelando pelo cumprimento, quanto à operação rodoviária; II - A Coordenação de Fiscalização Econômico-Financeira, à qual compete:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						a) elaborar proposta de plano anual de fiscalização econômico-financeira e de manual de procedimentos fiscalização, quanto a aspectos econômico-financeiros;
II - ao acompanhamento da execução de obras obrigatórias;		16.18 A Concessionária deverá: a) apresentar à ANTT, sem prejuízo de outros relatórios que venham a ser solicitados, relatório mensal da execução físico-financeiro das obras pertinentes aos trabalhos iniciais e dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e				

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		exploração das rodovias que compõem o lote rodoviário, inclusive nos casos de acréscimo de obras, assim como dos serviços de operação e conservação e dos referentes ao meio ambiente, previstos no PER; (Autopista Fluminense)				
III- ao acompanhamento do cumprimento do escopo, dos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações previstas nos contratos de concessão;				8 Obras e Serviços 8.1 Diretrizes de Execução das Obras e dos Serviços 8.1.1 A Concessionária deverá executar as obras e os serviços necessários ao cumprimento do objeto do Contrato, atendendo integralmente aos		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Parâmetros de Desempenho, ao Escopo, aos Parâmetros Técnicos e às demais exigências estabelecidas no Contrato e no PER, observando também as seguintes obrigações atinentes à Avaliação da Conformidade sobre requisitos especificados em Normas Técnicas. (CCR Rio/SP)		
IV - aos atos praticados no âmbito dos processos						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
administrativos sancionadores;						
V - ao parcelamento de débitos;						
VI- à utilização das contas da concessão;						
VII- à segurança viária; e						
VIII- à utilização das verbas contratuais.						
§1º Sujeitam-se ao dever de submissão de informações de que trata esta seção:				9.4.1 A ANTT, sem prejuízo da observância dos procedimentos e competências regimentais, poderá utilizar os relatórios do Verificador para amparar atividades de fiscalização, reprogramação de		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				investimentos, cálculo dos fatores tarifários, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações, e outras finalidades compatíveis com os produtos contratados. (CCR Rio/SP) 15.3.1 À ANTT será assegurado o acesso irrestrito e em tempo real ao referido banco de dados, bem como a todos os dados brutos relativos à operação do Sistema Rodoviário. 15.8 A qualquer tempo, a ANTT ou terceiro por ela		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				autorizado terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, para realizar pesquisas de campo, estudos de interesse público, entre outros. (CCR Rio/SP)		
I- a concessionária;	162.7. A CONCESSIONÁRIA manterá cadastro atualizado, de livre acesso a fiscalização do DAERPRS, contendo dados e informações	16.5 Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no PER, incumbe a Concessionária: e) prestar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT; Transbrasiliana	14 Prestação de Informações 14.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no Contrato, no PER ou na legislação	15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no Contrato,	Portaria nº 426 de 20/12/2021	Art. 1º, § 1º A concessionária deverá submeter à ANTT, na forma desta Portaria, os dados a que está obrigada a prestar pelo contrato de concessão e pela regulação da ANTT.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	sobre as obras e serviços realizados no POLO. Ecosul		aplicável, a Concessionária deverá: 14.1.1 dar conhecimento imediato a ANTT de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas tomadas para sanar o problema; 14.1.2 apresentar a ANTT, no prazo por ela	no PER e na legislação aplicável, a Concessionária deverá: 15.1.1 dar conhecimento imediato à ANTT de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 1 (um) mês a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas adotadas para sanar o problema;		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			estabelecido, informações adicionais ou complementares que esta venha formalmente a solicitar; 14.1.3 apresentar a ANTT, na periodicidade por ela estabelecida, relatório com informações detalhadas sobre: (i) as estatísticas de tráfego e acidentes, com análise de pontos críticos e medidas saneadoras implementadas ou a serem implementadas;	15.1.2 apresentar à ANTT, no prazo por ela estabelecido, informações adicionais ou complementares que essa venha formalmente a solicitar; 15.1.3 apresentar à ANTT, na periodicidade por ela estabelecida, relatório com informações detalhadas sobre: (i) as estatísticas de tráfego e acidentes, com análise de pontos críticos e medidas saneadoras implementadas ou a serem		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			(ii) o estado de conservação do Sistema Rodoviário; (iii) a qualidade ambiental ao longo do Sistema Rodoviário, bem como impactos ambientais decorrentes da execução das obras e dos serviços previstos no Contrato; (iv) a execução das obras e dos serviços da Concessão; (v) o desempenho de suas atividades, especificando, dentre outros, a forma de realização das obras e da prestação dos serviços relacionados ao objeto do	implementadas; (ii) o estado de conservação do Sistema Rodoviário; (iii) o acompanhamento ambiental ao longo do Sistema Rodoviário, conforme o item 5 do PER; (iv) a execução das obras e dos serviços da Concessão; (v) o desempenho de suas atividades, especificando, dentre outros, a forma de realização das obras e da prestação dos serviços relacionados ao objeto do Contrato, os resultados da		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			Contrato, os resultados da exploração do Sistema Rodoviário, bem como a programação e execução financeira; e (vi) os Bens da Concessão, inclusive os Bens Reversíveis a ANTT, no que concerne a descrição do seu estado, valor, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme ato normativo regulamentador; ECO050 (MGO)	exploração do Sistema Rodoviário, bem como a programação e execução financeira; e (vi) os Bens da Concessão, inclusive os Bens Reversíveis ao Poder Concedente, no que concerne à descrição do seu estado, valor, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme regulamentação da ANTT. CCR Rio/SP		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - o verificador contratado pela concessionária, nos termos da resolução específica;				9.1 A Concessionária deverá contratar Verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado, e também credenciado pela ANTT. CCR Rio/SP		
III- a empresa de supervisão, contratada pela ANTT;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV - a empresa de monitoração contratada pela concessionária, ou auditoria independente, no caso dos aspectos econômicos e financeiros, subsidiariamente ou na ausência dos dados e informações produzidos pelos entes listados nos Incisos II e III;						
V- a auditoria independente, no caso dos aspectos econômicos e financeiros;						
VI- os agentes de fiscalização da ANTT, sem prejuízo das informações que devem ser						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
apresentadas pelos entes tratados nos Incisos II a V; e						
VII - qualquer pessoa que esteja obrigada por contrato ou por norma regulatória a apresentar informações para a ANTT referentes às concessões rodoviárias.				16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.2 A ANTT, ou terceiro por ela autorizado, terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário, assim como aos Bens da Concessão, a qualquer tempo, para exercer suas atribuições. CCR Rio/SP		
§2º O verificador ou empresa de supervisão realizará				9.4.1 A ANTT, sem prejuízo da observância dos procedimentos e		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
inspeção sobre as obras obrigatórias e parâmetros de desempenho e produzirá informações para apoiar a fiscalização pela ANTT, conforme termo de referência de contratação, disciplinado em ato específico.				competências regimentais, poderá utilizar os relatórios do Verificador para amparar atividades de fiscalização, reprogramação de investimentos, cálculo dos fatores tarifários, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações, e outras finalidades compatíveis com os produtos contratados. CCR Rio/SP		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§3º A ANTT e a concessionária terão acesso aos dados e informações apresentados pelo verificador ou empresa de supervisão, por meio de sistema informatizado indicado pela Agência.			14 Prestação de Informações 14.3 Os relatórios, documentos e informações previstos nesta cláusula deverão integrar banco de dados, em base eletrônica, conforme padrão mínimo determinado pela ANTT. 143.1 A ANTT será assegurado o acesso irrestrito e em tempo real ao banco de dados referido nesta subcláusula. ECO050 (MGO)			

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§4º A ANTT poderá solicitar à concessionária, à verificadora ou à supervisora dados e informações complementares.				9.4.2 À Concessionária será assegurado o direito de acesso aos relatórios e produtos entregues pelo Verificador, nos termos do procedimento definido na Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017. CCR Rio/SP		
Seção II						
Informações e dados econômico-financeiros						
Art. 6º A ANTT indicará sistema informatizado para o envio das informações econômico-financeiras das concessionárias.	80. Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no Programa de Exploração da Rodovia, incumbe à Concessionária:	16.18 A Concessionária deverá: b) encaminhar à ANTT, trimestralmente,	13.1.4 apresentar à ANTT, trimestralmente, balancete contábil e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, nos	15.1.4 apresentar à ANTT, trimestralmente, balancete contábil e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, nos	Portaria nº 426/2021 SUROD	Art. 1º Esta Portaria disciplina os sistemas e os procedimentos para processamento de dados pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária relativos às informações

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	e) prestar as informações que lhes forem solicitadas pelo DNER, bem assim elaborar relatórios periódicos, conforme definido neste contrato; CONCEPA	balancete contábil do trimestre no formato padrão estabelecido pela ANTT; c) publicar, anualmente, as demonstrações financeiras, na forma prevista na Lei no 6.404, de 15 de dezembro de 1976; Autopista Fluminense	termos da regulamentação da ANTT. 13.1.5 apresentar à ANTT, bem como publicar no DOU e em jornal de grande circulação, as Demonstrações Financeiras Anuais Completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente registrada na CVM, contratada pela Concessionária, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e regulamentação da ANTT, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior (...)	termos da regulamentação da ANTT. 15.1.5 apresentar à ANTT, bem como publicar no DOU e em jornal de grande circulação, as Demonstrações Financeiras Anuais Completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente registrada na CVM, contratada pela Concessionária, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e regulamentação da ANTT, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior (...)		apresentadas pelas concessionárias no âmbito dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob gestão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). § 1º A concessionária deverá submeter à ANTT, na forma desta Portaria, os dados a que está obrigada a prestar pelo contrato de concessão e pela regulação da ANTT.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			Ecoponte	CCR Rio/SP		
Art. 7º As concessionárias deverão enviar à ANTT:				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1.3 apresentar à ANTT, na periodicidade por ela estabelecida, relatório com informações detalhadas sobre: (iv) a execução das obras e dos serviços da Concessão; CCR Rio/SP	RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	Art. 1º Determinar que as concessionárias de rodovias e ferrovias enviem à Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT os seguintes documentos:
I - trimestralmente: os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º grau, conforme previsto no Plano de Contas Padronizado instituído por					RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	I - trimestralmente: os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º (terceiro) grau, conforme previsto no Plano de Contas

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
esta Agência, constante dos Manuais de Contabilidade vigentes; e						Padronizado instituído por esta Agência, constante dos Manuais de Contabilidade vigentes, podendo a qualquer tempo, por ser instrumento de Acompanhamento e Fiscalização Econômico-Financeira, ser solicitado o envio com abertura até o último nível contábil, por centro de custos, unidade de negócio ou qualquer outra forma de registro que por ventura venha a ser adotado pelas Concessionárias. (Redação dada pela

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					Portaria nº 426/2021 SUROD	Resolução 5808/2018/DG/ANTT/MT PA) Art. 5º Os dados relativos à gestão econômico- financeira da concessão deverão ser submetidos à ANTT pelo Sistema de Informação para Regulação Econômica e Fiscalização - SIREF. Parágrafo único. Serão processadas pelo SIREF as seguintes categorias de dados, sem prejuízo de outras indicadas no contrato de concessão,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						na regulação da ANTT ou pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária: I- balancetes contábeis;
II - anualmente, os demonstrativos contábeis completos, contendo: a) Balanço Patrimonial — BP; b) Demonstração do Resultado do Exercício — DRE; c) Demonstração do Fluxo de Caixa — DFC; e d) Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido — DMPL e Demonstração do Valor Adicionado — DVA, acompanhados das respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e					RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	II - anualmente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa, ou seja, Balanço Patrimonial (BP), Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL) e, se companhia aberta, Demonstração do Valor

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos, quando a companhia for de capital aberto.						Adicionado (DVA) com as respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos. (Redação dada pela Resolução 5808/2018/DG/ANTT/MT PA)

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§1º A qualquer tempo, poderá ser solicitado o envio dos documentos exigidos no inciso I com abertura até o último nível contábil, por centro de custos, unidade de negócio ou qualquer outra forma de registro adotada pelas concessionárias, garantindo-se o sigilo dessas informações, conforme legislação específica.					RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	§ 5º - A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais, que se fizerem necessários para realização da fiscalização econômica e financeira.
§2º Os documentos especificados no inciso I deverão ser gerados mensalmente e enviados em até quarenta e cinco dias após o encerramento de					RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	§ 1º Os documentos especificados no inciso I deverão ser gerados mensalmente e enviados em até 45 (quarenta e cinco) dias após o

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do quarto trimestre, que poderão ser enviados no prazo estabelecido no §3º deste artigo.						encerramento de cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do 4º (quarto) trimestre, que poderão ser enviados no prazo estabelecido no §2º deste artigo. (Redação dada pelo(a) Resolução 3591/2010/DG/ANTT/MT)
§3º Os documentos especificados no inciso II deverão ser enviados até o dia 1º de maio do exercício subsequente.					RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	§ 3º Para as concessionárias de rodovias, os documentos especificados nos incisos I e II, bem como os relatórios auxiliares exigidos na forma do

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Manual de Contabilidade vigente, deverão ser enviados para o endereço eletrônico demonstrativo@antt.gov.br e, posteriormente, por meio de sistema instituído pela ANTT, na forma de planilha eletrônica de dados, com exceção das Notas Explicativas, dos Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração e dos Pareceres dos Auditores Independentes, que deverão ser enviados na forma de documento de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						texto. <i>(Redação dada pela Resolução 5808/2018/DG/ANTT/MT PA)</i> § 2º Os documentos especificados no inciso II deverão ser enviados até o dia 15 (quinze) de maio do exercício subsequente.
§4º A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais que sejam necessários para realização				16.3 A qualquer tempo, a ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à administração, aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos	RESOLUÇÃO ANTT Nº 2.495, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007	§ 5º A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais, que se fizerem necessários para

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da fiscalização econômico-financeira.				recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, para exercer suas atribuições. CCR Rio/SP		realização da fiscalização econômica e financeira.(Redação dada pela Resolução 3847/2012/DG/ANTT/MT)
CAPÍTULO III						
PLANEJAMENTO						
Seção I						
Planejamento da fiscalização pela ANTT						
Art. 8º. O planejamento da fiscalização pela ANTT será orientado pelas seguintes diretrizes:	263. Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes deste		15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito	16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT,	PORTARIA Nº 312, DE 12 DE AGOSTO DE 2009	Art. 1º As unidades organizacionais integrantes da estrutura desta Agência responsáveis pelas ações

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	Contrato serão exercidos pelo DNER. (Nova Dutra) 274. A fiscalização será feita diretamente pelo DNER, por intermédio de órgão específico integrante da sua estrutura, ou por meio de entidade conveniada. (Nova Dutra)		15.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, assim como aos Bens da Concessão.	diretamente ou mediante convênio. (CCR Rio/SP)		de fiscalização de permissões e concessões, deverão elaborar o respectivo Plano Anual de Fiscalização.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			Eco050 (MGO)			
I- tratamento responsivo, de acordo com o comportamento das concessionárias no cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias;					PORTARIA Nº 34, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2020	CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer diretrizes de atuação responsiva às unidades organizacionais da ANTT, RESOLVE: Art. 1º Os servidores das unidades organizacionais da ANTT, durante o exercício de suas atividades, deverão observar as diretrizes de atuação responsiva estabelecidas nesta Portaria. Art. 2º Para fins desta Portaria, considera-se: I - Atuação Responsiva: processo alicerçado no uso contínuo, individual ou em conjunto, de diferenciação por risco regulatório, de evidências e de incentivos a fim de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						proporcionar maior efetividade e eficiência no ciclo do processo regulatório da ANTT;
II - distinção das obrigações contratuais e regulatórias;						
III- evidências obtidas a partir da coleta, tratamento e análise de dados e informações; e						
IV - realização de ação educativa.						
Parágrafo único. O tratamento fiscalizatório responsivo será determinado pela classificação vigente de cada concessionária no					Resolução ANTT Nº 5950 DE 20/07/2021	Seção II Classificação periódica das concessionárias Art. 10. A ANTT aprovará periodicamente a classificação das concessionárias, a partir

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
momento da aprovação do plano anual de fiscalização e será mantido durante todo o ano-fiscalização.					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	de critérios estabelecidos em regulamentação da ANTT. Parágrafo único. Os indicadores a serem utilizados para fins de compor índice de desempenho regulatório deverão avaliar de forma ampla e diversificada o desempenho das concessionárias e valorizar as ações e os resultados positivos, que extrapolem as exigências contratuais. Art. 1º As unidades organizacionais integrantes da estrutura desta Agência responsáveis pelas ações

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						de fiscalização de permissões e concessões, deverão elaborar o respectivo Plano Anual de Fiscalização.
Art. 9º. O planejamento da fiscalização deverá prever ações de fiscalização:					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	Art. 1º As unidades organizacionais integrantes da estrutura desta Agência responsáveis pelas ações de fiscalização de permissões e concessões, deverão elaborar o respectivo Plano Anual de Fiscalização.
I - em caráter abrangente, para acompanhamento de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
todas ou das principais obrigações contratuais e regulatórias; e						
II - de forma restrita a determinadas obrigações contratuais e regulatórias, mediante inspeções sobre fração do sistema rodoviário, sobre determinada categoria de obra obrigatória, elemento da infraestrutura, tipo de serviço ou obrigação econômico-financeira.						
Art. 10. O planejamento da fiscalização será composto por:					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	Art. 1º As unidades organizacionais integrantes da estrutura desta Agência

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						responsáveis pelas ações de fiscalização de permissões e concessões, deverão elaborar o respectivo Plano Anual de Fiscalização.
I – plano anual de fiscalização de infraestrutura e serviço, abrangendo o acompanhamento de obras obrigatórias e de parâmetros de desempenho; e	265. No exercício das suas atribuições os encarregados da fiscalização da concessão terão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos e econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e as instalações integrantes				Portaria SUINF 85/2020 – Plano de Fiscalização 2 Diretrizes Básicas	2 DIRETRIZES BÁSICAS As diretrizes básicas para a execução do Plano de Fiscalização são as seguintes: Verificar itens relativos à operação da rodovia que possam causar risco ou dano ao usuário, realizando atividades de fiscalização preventiva das condições dos equipamentos e dos

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	ou vinculadas à concessão. (Nova Dutra)					recursos humanos disponibilizados para a operação da rodovia, sua existência e adequação ao uso, em conformidade com o contrato de concessão;
II – plano anual de fiscalização econômico-financeira.					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	Parágrafo único. O Plano Anual de Fiscalização de cada exercício deverá ser submetido à aprovação da Diretoria até o dia 31 de outubro do exercício anterior ao de sua referência.
§1º Os planos de fiscalização serão aprovados por ato da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Superintendência competente até 15 de dezembro de cada ano e terão vigência de 1º de janeiro a 31 de dezembro, sendo comunicado às concessionárias logo após a sua aprovação.						
§2º Os planos de fiscalização deverão conter, no mínimo, os seguintes elementos:					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	Art. 2º O Plano Anual de Fiscalização deverá conter, no mínimo, as seguintes informações: a. Quantidade de fiscalizações; b. Empresa a ser fiscalizada; c. Cronograma contendo as datas estimadas de realização de cada fiscalização, incluindo o período de elaboração do respectivo Relatório;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						d. Local de realização dos trabalhos de inspeção; e. Detalhamento do objeto e escopo da fiscalização; f. Tipo de fiscalização; g. Equipe responsável pela fiscalização; h. Outras informações julgadas relevantes.
I- a fundamentação legal;						
II- a periodicidade das ações de fiscalização e a duração do ciclo de fiscalização para cada classe de concessionária, admitida a distinção de acordo com a classificação das concessionárias;					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	f. Tipo de fiscalização;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
III - os itens do escopo da fiscalização, para cada classe de concessionária; e					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	e. Detalhamento do objeto e escopo da fiscalização;
IV- o cronograma das ações de fiscalização.					Portaria DG nº 312 de 12/08/2009	c. Cronograma contendo as datas estimadas de realização de cada fiscalização, incluindo o período de elaboração do respectivo Relatório;
CAPÍTULO IV						
AGENTE DE FISCALIZAÇÃO						
Art. 11. As ações de fiscalização serão realizadas por agentes de fiscalização		Capítulo XVIII Fiscalização da Concessão 18.1 Os poderes de fiscalização do	15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 15.1 Os poderes de fiscalização da execução do	16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT,	Lei nº 13.848 de 25/06/2019	Art. 31; § 2º As agências reguladoras poderão firmar convênios e acordos de cooperação com os órgãos e as

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da ANTT ou de entidade pública delegada.		cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes deste Contrato serão exercidas pela ANTT. Transbrasiliana	Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, assim como aos Bens da Concessão. ECO050 (MGO)	diretamente ou mediante convênio. (CCR Rio/SP)	Lei nº 10.233 de 05/06/2001	entidades integrantes do SNDC para colaboração mútua, sendo vedada a delegação de competências que tenham sido a elas atribuídas por lei específica de proteção e defesa do consumidor no âmbito do setor regulado. Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá: I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;
§1º Os agentes de fiscalização são servidores públicos, integrantes ou não dos quadros das carreiras de servidores da ANTT.		18.3. No exercício das suas atribuições os encarregados da fiscalização da Concessão terão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos a administração, a contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como as obras, aos equipamentos e às		16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. CCR Rio/SP	LEI Nº 10.871, DE 20 DE MAIO DE 2004.	VIII - Regulação e Fiscalização de Serviços de Transportes Terrestres, composta de cargos de nível superior de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, com atribuições voltadas às atividades especializadas de regulação, inspeção, fiscalização e controle da prestação de serviços

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		instalações integrantes ou vinculadas a Concessão. Transbrasiliana				públicos de transportes terrestres, inclusive infraestrutura, bem como à implementação de políticas e à realização de estudos e pesquisas respectivos a essas atividades; (...) XV- Suporte à Regulação e Fiscalização de Serviços de Transportes Terrestres, composta de cargos de nível intermediário de Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, com

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						atribuições voltadas ao suporte e ao apoio técnico especializado às atividades de regulação, inspeção, fiscalização e controle da prestação de serviços públicos de transportes terrestres, inclusive infra-estrutura, bem como à implementação de políticas e à realização de estudos e pesquisas respectivos a essas atividades;
§2º A atuação dos agentes de fiscalização se baseia na lei, no contrato de		14 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito			RESOLUÇÃO Nº 5.976, DE 7 DE ABRIL DE 2022	Seção V

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão, nas normas técnicas, na regulação, no plano anual de fiscalização e nos manuais de procedimentos da ANTT.		14.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANT, diretamente ou mediante convênio, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer Época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como aos os Bens da Concessão. ViaBahia				Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete: XIII- gerenciar e fiscalizar a execução dos contratos de concessão rodoviária e aplicar as penalidades cabíveis; XIV - fiscalizar a infraestrutura e a operação no âmbito dos contratos de concessão rodoviária;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:	V – a exploração da infraestrutura rodoviária federal;
§3º A delegação de atividades de fiscalização se dará por convênio, o qual:						
I - deverá ser firmado com entidades públicas que detenham competência sobre a gestão ou administração de concessões rodoviárias;						
II- terá como objetivo:						
a) promover a cooperação, o compartilhamento de informações relevantes para						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
a fiscalização e o monitoramento das concessões; e						
b) coordenar ações para melhoria da prestação de serviços públicos;						
III - poderá abranger a fiscalização de obras e dos parâmetros de desempenho;						
IV - observará a legislação aplicável às concessões rodoviárias e de infraestrutura, as disposições dos contratos de concessão, normas e regulamentos da ANTT, bem como as competências e atribuições						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de cada entidade responsável; e						
V- não poderá comprometer a autonomia e independência da ANTT.						
CAPÍTULO V						
EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO						
Seção I						
Disposições gerais						
Art. 12. A ANTT acompanhará a execução do contrato de concessão por meio de ações de fiscalização, que incluirão:		18.1. Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes deste	15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 15.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos	16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos	Manual de Fiscalização – ANTT versão Dezembro/2017 2 Fiscalização	2.2 Modalidades de Fiscalização 2.2.1 Fiscalização Ordinária Realizada permanentemente tendo por base os documentos e informações

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		Contrato serão exercidos pela ANTT. Transbrasiliana	pela ANTT, diretamente ou mediante convênio, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, assim como os Bens da Concessão. Eco050 (MGO)	pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. CCR Rio/SP		encaminhados pelas concessionárias e entes autorizados à SUINF. Atesta a conformidade das empresas reguladas em relação às condições avençadas nos editais de licitação, contratos de outorga e demais normas legais aplicáveis, no que tange aos aspectos financeiros e societários. 2.2.2 Fiscalização Extraordinária Executada em caráter eventual, examina ou verifica uma dada matéria, visando atender especificamente a demandas internas da ANTT, com vistas a possibilitar formação de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						opinião. Objetiva, também, o exame de fatos ou situações consideradas relevantes, de natureza incomum ou extraordinária, sendo realizadas para atender determinação expressa de autoridade competente.
I - fiscalização de infraestrutura e serviços, abrangendo obras obrigatórias e parâmetros de desempenho; e		18.1 1. A fiscalização operacional será realizada com base nos parâmetros estabelecidos neste Contrato e no PER e terá por finalidade garantir, em caráter permanente, a prestação de serviço				

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		adequado, assim como a correta manutenção, conservação e preservação das Rodovias do Lote Rodoviário. Transbrasiliana				
II – fiscalização econômico-financeira.		18.3. No exercício das suas atribuições os encarregados da fiscalização da Concessão terão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos a administração, a contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como as obras, aos				

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas a Concessão. Transbrasiliana				
Parágrafo único. As obrigações contratuais e regulatórias não contempladas pelas ações de fiscalização previstas nos incisos I e II serão objeto de fiscalização extraordinária.						
Art. 13. A fiscalização do contrato de concessão será realizada em três níveis:						
I - fiscalização em primeiro nível: coleta, tratamento e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
análise de dados e informações sobre a concessão;						
II - fiscalização em segundo nível: solicitação e análise de esclarecimentos ou informações complementares sobre o descumprimentos de obrigações contratuais identificados no primeiro nível, além da adoção das medidas previstas nesta resolução; e						
III - fiscalização em terceiro nível: inspeção in loco e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
adoção das medidas previstas nesta resolução.						
Art. 14. A concessionária deverá adotar as providências para execução do contrato de concessão, independentemente da realização da fiscalização pela ANTT.						
§1º A fiscalização, resultando ou não na aplicação de penalidades, não exime a concessionária da obrigação de corrigir os descumprimentos contratuais identificados.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º A concessionária deverá comprovar a correção dos descumprimentos de obrigações contratuais mediante apresentação de documentos e, sempre que possível, registros de imagem, aplicando-se essa exigência ao atendimento de termo de registro de ocorrência, à suspensão da contagem de multa moratória e a qualquer outro mecanismo regulatório que requeira tal comprovação.						
§3º O agente de fiscalização deverá tomar medida preventiva ou sancionatória,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.						
§4º As medidas apresentadas no §3º serão aplicadas após ação de fiscalização em segundo ou terceiro nível ou extraordinária.						
Subseção I						
Fiscalização em Primeiro nível						
Art. 15. A ação de fiscalização em primeiro nível compreende:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I - coleta de dados e informações sobre obras obrigatórias, parâmetros de desempenho e gestão econômico-financeira;						
II- análise dos achados; e						
III - elaboração de manifestações técnicas sobre os itens mencionados no inciso I.						
§1º O primeiro nível de fiscalização será baseado na análise dos dados e informações produzidos pelos agentes listados no §1º						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
do art. 5º, sem prejuízo de outros que possam ser acessados pela ANTT.						
§2º A coleta de dados e informações deverá ocorrer durante todo o ano-concessão, em caráter abrangente ou de forma restrita, conforme o planejamento estabelecido.						
§3º A Superintendência competente poderá coletar dados e informações adicionais para atender a demandas específicas.						
§4º Os dados e informações coletados serão avaliados e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
classificados com base em critérios de significância, representatividade, criticidade e classe das concessionárias, definidos em ato específico.						
Art. 16. Após classificação dos dados será realizada a análise dos achados e elaboração das manifestações técnicas.						
§1º Se as manifestações técnicas indicarem conformidade na execução das obras obrigatórias, dos parâmetros de desempenho ou a regularidade						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 17. A ação de fiscalização em 2º nível ocorrerá em caso de evidências de inconformidade ou necessidade de obtenção de informações complementares observadas na ação de Fiscalização em Segundo Nível						
§1º Em vistas do disposto no caput, o agente de fiscalização solicitará esclarecimentos ou informações complementares à concessionária.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º A Concessionária poderá estar sujeita a medidas preventivas se seus esclarecimentos ou informações complementares forem reputados insuficientes ou forem apresentados fora do prazo.						
§3º O agente de fiscalização deverá tomar medidas sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta deixar de prestar os esclarecimentos ou informações complementares ou não						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
demonstrar saneamento da inconformidade.						
§4º O processo administrativo deverá ser arquivado em relação às inconformidades corrigidas em Segundo Nível.						
Subseção III						
Fiscalização em Terceiro Nível						
Art. 18. A ação de Fiscalização em Terceiro Nível será realizada para:						
I - averiguar elementos que só podem ser verificados em campo;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - inspecionar obras obrigatórias, após o término do ciclo de fiscalização; e						
III – receber as obras obrigatórias, após a concessionária informar o seu término, nos termos da resolução específica.						
§1º Excepcionalmente o plano anual de fiscalização poderá incluir ações de fiscalização em terceiro nível para verificar amostralmente as informações obtidas nos primeiros níveis de fiscalização.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º A fiscalização de elementos que só podem ser verificados em campo não depende da realização prévia de ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis, mas deverá constar do plano anual de fiscalização.						
Art. 19. A ação de fiscalização em terceiro nível ocorrerá conforme plano anual de fiscalização, com quantitativo e intervalo temporal determinados para o ano-fiscalização.						
§1º A critério da Superintendência						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
competente, a ação de fiscalização em terceiro nível referente a parâmetro de desempenho poderá ser dispensada para concessionárias de classe A ou B, exceto no caso averiguação de elementos somente passíveis de verificação em campo;						
§2º A concessionária deverá ser informada, com pelo menos dez dias de antecedência, quanto às possíveis datas e ao escopo da ação de Fiscalização em Terceiro Nível.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§3º Até quinze dias após a conclusão do intervalo temporal relacionado à ação de fiscalização de terceiro nível, será emitida manifestação técnica, conforme o escopo da fiscalização.						
§4º O agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§5º A constatação de eventual inconformidade não contemplada no aviso prévio tratado no caput não implicará nulidade da ação de fiscalização e dos instrumentos regulatórios adotados pelo agente de fiscalização.						
Seção II						
Fiscalização extraordinária						
Art. 20. A ANTT poderá, a qualquer tempo, mediante aviso prévio, realizar fiscalizações extraordinárias, quando forem identificados				16.2 A ANTT, ou terceiro por ela autorizado, terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário, assim como aos Bens da		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
indícios de inconformidade que causam impactos imediatos aos usuários nas áreas de infraestrutura, serviços ou econômico-financeira.				Concessão, a qualquer tempo, para exercer suas atribuições. 16.3 A qualquer tempo, a ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à administração, aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, para exercer suas atribuições. CCR Rio/SP		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§1º A fiscalização extraordinária poderá ser realizada por meio de:						
I- inspeção <i>in loco</i> ; ou						
II - levantamento de informações junto à concessionária.						
§2º A fiscalização extraordinária poderá utilizar qualquer forma válida de inspeção e qualquer fonte de dados ou informações necessárias para apurar o evento ou conduta que a motivou.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§3º As informações coletadas para fins de fiscalização extraordinária devem ser submetidas e processadas no sistema indicado pela ANTT, nos termos do Capítulo I, resguardando-se os casos sigilosos dispostos na legislação específica.						
§4º Após a ação de fiscalização extraordinária será emitida manifestação técnica, conforme o escopo da fiscalização.				16.6 A fiscalização da ANTT anotarà, em termo próprio para o registro dos eventos, as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Concessionária para regularização das faltas ou defeitos verificados. CCR Rio/SP		
§5º Caso constatado o não saneamento das inconformidades, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme o caso.						
§6º A constatação de eventual inconformidade não contemplada no aviso prévio tratado no caput não implicará nulidade da ação de fiscalização e dos						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
instrumentos regulatórios adotados pelo agente de fiscalização.						
Seção III						
Fiscalização de obras obrigatórias						
Art. 21. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada pela unidade competente, com o objetivo de acompanhar o avanço físico das obras previstas para o período correspondente.		Capítulo XVIII Fiscalização da Concessão 18.1 Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes deste Contrato serão exercidos pela ANTT. 18.4 A fiscalização da Concessão será exercida	14 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 14.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio.	14 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 14.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio.	RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.976, DE 7 DE ABRIL DE 2022 Regimento Interno	Art. 3º A ANTT tem sede e foro no Distrito Federal, admitida a criação e instalação de Unidades Regionais. § 3º As Unidades Regionais serão integradas por Coordenações Regionais e Escritórios de Fiscalização, conforme resolução específica sobre a estrutura organizacional da ANTT. § 4º A proposta de criação de Coordenações

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		pela ANTT, diretamente ou mediante convênio, com o objetivo de assegurar o cumprimento dos encargos previstos no PER, especialmente os que se referem aos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração das Rodovias que compõem o Lote Rodoviário.	14.4 Os órgãos de fiscalização e controle da ANTT são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do Contrato, bem como pela avaliação do desempenho da Concessionária, que poderão ser realizadas a qualquer tempo. (Ecoponte)	14.4 Os órgãos de fiscalização e controle da ANTT são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do Contrato, bem como pela avaliação do desempenho da Concessionária, que poderão ser realizadas a qualquer tempo. (ViaSul) 16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito		Regionais e Escritórios de Fiscalização deverá conter a análise dos custos e processos existentes, a origem dos cargos, bem como a indicação dos benefícios da medida. § 5º As Coordenações Regionais e os Escritórios de Fiscalização somente poderão ter atribuições relacionadas à fiscalização, bem como atividades de suporte e apoio à fiscalização.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		18.5 A fiscalização da execução do PER compreenderá, especialmente: a) o controle por resultados da execução dos serviços de operação, conservação e manutenção das Rodovias, com ênfase na observância das especificações, parâmetros e padrões de qualidade estabelecidos no PER e nas normas técnicas aplicáveis;		16.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. 16.4 Os órgãos de fiscalização e controle da ANTT são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do Contrato, bem como pela avaliação do desempenho da		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		b) o controle da execução das obras de trabalhos iniciais, recuperação e de melhoria e ampliação de capacidade das rodovias, com ênfase na observância das especificações, parâmetros, padrões de qualidade e cronogramas estabelecidos no PER e nas normas técnicas aplicáveis. (Autopista Fluminense)		Concessionária, que poderão ser realizadas a qualquer tempo. (CCR Rio/SP)		
Art. 22. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada em ciclos anuais, coincidentes com o ano-		17.6 As obras e serviços obrigatórios devem ser executados nos prazos fixados nos cronogramas				

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão, e será baseada na comparação entre a execução anual verificada e o escopo e cronograma das obrigações previstas no contrato de concessão.		constantes do PER, de acordo com os projetos básicos e as condições ali estabelecidas. Transbrasiliana				
§1º A fiscalização de obras obrigatórias deverá incluir também aquelas provenientes de inexecuções de obrigações vencidas em ciclos anuais anteriores.		Sanções Administrativas 19.8. O não cumprimento das Cláusulas deste Contrato, seus Anexos e do Edital ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos regulamentares da ANTT. 19.9. O atraso injustificado no cumprimento dos prazos fixados nos cronogramas de execução de obras e serviços obrigatórios constantes do	19 Penalidades 19.1 O não cumprimento das cláusulas deste Contrato, de seus Anexos e do Edital ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares da ANTT. 19.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações	19 Penalidades 19.1 O descumprimento das disposições deste Contrato e seus Anexos, e do Edital e seus Anexos ensejará a aplicação das penalidades previstas neste Contrato e nas demais disposições legais e regulamentares da ANTT, exceto em caso de conflito, no qual prevalecerão as disposições contratuais. 19.2 Será aplicada multa em virtude do		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		PER e a não observância do disposto nas Resoluções regulatórias da ANTT, sujeitará a Concessionária a multa moratória, por dia de atraso. (Autopita Fluminense) 17.15. A inexecução ou não implantação de obras e serviços obrigatórios nos cronogramas estabelecidos no PER implicará em sua revisão, de forma a promover o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação	contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato. (ViaSul)	descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato. (ViaSul) 21 Penalidades 21.1 O descumprimento das disposições deste Contrato e seus Anexos, e do Edital e seus Anexos ensejará a aplicação das penalidades previstas neste Contrato e nas demais disposições legais e regulamentares da ANTT, exceto em caso de conflito,		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		das penalidades pecuniárias previstas. Transbrasiliana		no qual prevalecerão as disposições contratuais. 21.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato. (CCR Rio/SP)		
§2º Sem prejuízo das penalidades e demais mecanismos regulatórios aplicáveis a ocorrência de inexecuções relacionadas à obra obrigatória não impede sua liberação para tráfego e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
fuição pelos usuários, desde que não haja risco à segurança viária.						
Art. 23. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os informes mensais para elaboração da manifestação técnica anual.						
§1º A manifestação técnica sobre a execução anual de obras obrigatórias será emitida pelo agente de fiscalização em até trinta e cinco dias após a expedição do último informe mensal do verificador ou da concessionária sobre obras						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
obrigatórias relativo ao ano concessão.						
§2º A manifestação técnica de que trata o caput conterà:						
I- o percentual de execução e de inexecução das obras obrigatórias exigíveis no respectivo ano concessão, incluindo as inexecuções de obrigações vencidas;						
II- a referência aos termos de encerramento de obra obrigatória lavrados no ano concessão, com indicação da data de conclusão de obra obrigatória:	Seção XL Do Processo Administrativo de Aplicação de Penalidades 230 O processo de aplicação das penalidades de					

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	advertência e multa, inclusive moratória, tem início com a lavratura do auto de infração pela fiscalização do DNER. 231. Lavrado o auto, a CONCESSIONÁRIA será imediatamente intimada, dando-se-lhe um prazo de 5 (cinco) dias úteis para defesa prévia. (Nova Dutra)					
a) que implique acréscimo tarifário em razão de recomposição do equilíbrio por fases ou pela execução de obra de estoque de melhorias autorizada pela Diretoria;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
b) que implique reclassificação tarifária condicionada prevista no contrato de concessão; e						
c) para a qual estava em curso contagem de multa moratória.						
§3º Para fins do disposto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a lavratura da manifestação técnica de que trata o <i>caput</i> implica concessão de prazo até o término do ano-concessão subsequente, e sucessivamente, se						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
determinado pela ANTT, para que a concessionária execute as obras obrigatórias inexecutadas, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios.						
§4º Sendo necessária ação de terceiro nível, o prazo poderá ser prorrogado por dez dias.						
Art. 24. Durante o ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
fiscalização em primeiro nível.						
§ 1º Durante o ciclo de fiscalização, o agente de fiscalização realizará a ação de Fiscalização em Terceiro Nível.						
§2º O plano anual de fiscalização poderá prever a realização de múltiplas ações de fiscalização em terceiro nível durante cada ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, especialmente quando estas apresentarem complexidade na solução de engenharia ou						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de relevante repercussão social.						
Art. 25. A concessionária será informada sobre a manifestação técnica referida no art. 23 e os documentos que a fundamentam, e terá a oportunidade de se manifestar, caso se identifique a necessidade de ação de fiscalização em segundo nível.						
§1º A concessionária poderá apresentar sua manifestação no prazo de quinze dias, prorrogável uma única vez						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
por igual período ou alternativamente, comprovar a correção do descumprimento de obrigação contratual identificado.						
§ 2 º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e, se necessário, elaborará uma manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente a adoção de medidas preventivas, no prazo de quinze dias.				16.6 A fiscalização da ANTT anotará, em termo próprio para o registro dos eventos, as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à Concessionária para regularização das faltas ou defeitos verificados. (CCR Rio/SP)		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§3º Considerando o apurado que não puder ser corrigido com medidas preventivas, será realizado Fiscalização em Terceiro Nível.						
Art. 26. Na fiscalização de obras obrigatórias, poderá ser lavrado auto de infração para aplicação de multa moratória por obra obrigatória, na forma do Capítulo VIII.						
§1º. Na fiscalização de obras obrigatórias, não serão lavrados:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I – termo de registro de ocorrência; e						
II – auto de infração para aplicação de multa específica, exceto se constatada também a ocorrência de infração de outra natureza passível de aplicação de multa específica, na forma do Anexo III.						
§2º As informações de que tratam os arts. 23 e 25 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão, sem prejuízo da aplicação do Fator D, quando for caso.						
§3º A inexecução indicada na forma dos incisos I e II do §2º do art. 23 deverá ser contemplada no planejamento anual da concessionária do ano concessão subsequente.						
§4º O disposto nos §§ 2º e 3º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.						
Art. 27. Após o recebimento de obra obrigatória, a						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
unidade competente lavrará termo de encerramento de obra, conforme disciplinado em ato específico.						
Seção IV						
Fiscalização de parâmetros de desempenho						
Art. 28. A fiscalização dos parâmetros de desempenho será realizada com o objetivo de aferir o cumprimento dos parâmetros de desempenho definidos em contrato e em regulamento, que incluem:	267. A fiscalização da concessão será exercida pelo DNER, com o objetivo de assegurar o cumprimento dos encargos previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA, especialmente os que se referem a execução das obras e serviços de recuperação, reforço, manutenção, monitoração,	Capítulo XVIII Fiscalização da Concessão 18.4. A fiscalização da Concessão será exercida pela ANTT, diretamente ou mediante convênio, com o objetivo de assegurar o cumprimento dos encargos previstos no PER, especialmente os que se referem aos serviços de	2 Objeto do Contrato 2.1 O objeto do Contrato é a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, conservação e implantação de melhorias do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato e no PER e segundo os Escopos,	2 Objeto do Contrato 2.1 O objeto do Contrato é a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema	Resolução ANTT nº 5.976 de 07/04/2022	Seção V Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete: XIII - fiscalizar a execução dos contratos de concessão rodoviária e aplicar as penalidades cabíveis;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	conservação, operação e modernização da RODOVIA, seus respectivos acessos e áreas de serviço. 268. A fiscalização da execução do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA compreenderá, inclusive, o controle por resultados, com ênfase na observância das especificações, parâmetros e padrões de qualidade estabelecidos no PROGRAMA e nas normas técnicas aplicáveis.	recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração das Rodovias que compõem o Lote Rodoviário. 18.5. A fiscalização da execução do PER compreenderá, especialmente: a) o controle por resultados da execução dos serviços de operação, conservação e manutenção das Rodovias, com ênfase na observância das especificações, parâmetros e padrões de qualidade estabelecidos no PER e nas normas técnicas aplicáveis; (Autopista Litoral Sul)	Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER. 14 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 14.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. 14.4 Os órgãos de fiscalização e controle da ANTT são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do Contrato, bem como pela avaliação do desempenho da Concessionária, que	Rodoviário, no prazo e nas condições previstas no Contrato e no PER, segundo o Escopo, os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos estabelecidos. (CCR Rio/SP) 16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.4 Os órgãos de fiscalização e controle da ANTT são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do Contrato, bem como		XIV - fiscalizar a infraestrutura e a operação no âmbito dos contratos de concessão rodoviária; XV - aprovar e implementar o plano anual de fiscalização da infraestrutura e operação e o plano anual de fiscalização econômico-financeira; e

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	(CONCEPA)		poderão ser realizados a qualquer tempo. (ECOPONTE)	pela avaliação do desempenho da Concessionária, que poderão ser realizadas a qualquer tempo. 10. DA FISCALIZAÇÃO 10.1. Os dispositivos relativos à fiscalização dispostos no Contrato aplicam-se integralmente ao Trecho Viúva Graça, durante todo o prazo de operação provisória.		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				10.2. Os documentos resultantes das obrigações relacionadas nos itens 3.5, 3.6 e 3.7 servirão de subsídios para a fiscalização, na verificação de cumprimento dos parâmetros exigidos por meio deste Anexo e do PER. 10.3. Os atos de fiscalização podem ser realizados em qualquer momento e mesmo após		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				a extinção da operação provisória do Trecho Viúva Graça, neste caso a partir de documentos que asseverem o cumprimento ou não das obrigações contratuais ou obrigações específicas dispostas neste Anexo. (Anexo 15 – Trecho Viúva Graça) (CCR Rio/SP)		
I - parâmetros de manutenção da infraestrutura;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - parâmetros de conservação da infraestrutura; e						
III- serviços operacionais.						
Art. 29. A fiscalização dos parâmetros de desempenho será realizada mediante a comparação entre o estado da infraestrutura e dos serviços observados e as obrigações estipuladas no contrato de concessão, bem como no Regulamento das Concessões Rodoviárias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 30. No Primeiro Nível de Fiscalização serão considerados:						
I - os informes anuais de manutenção da infraestrutura para elaboração da manifestação técnica anual; e						
II- os informes periódicos de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais, para elaboração das demais manifestações técnicas.						
§1º A manifestação técnica sobre parâmetros de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
desempenho de manutenção da infraestrutura será emitida pelo agente de fiscalização em até 60 sessenta dias após a expedição do relatório anual do verificador sobre os parâmetros de desempenho.						
§2º A manifestação técnica de que trata o §1º conterà o percentual de execução e de inexecução dos parâmetros de desempenho exigíveis no respectivo ano-concessão.				9 Verificador 9.1 A Concessionária deverá contratar Verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				de 2017, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado, e também credenciado pela ANTT. 9.4.1 A ANTT, sem prejuízo da observância dos procedimentos e competências regimentais, poderá utilizar os relatórios do Verificador para amparar atividades de fiscalização, reprogramação de investimentos, cálculo dos		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				fatores tarifários, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações, e outras finalidades compatíveis com os produtos contratados. (CCR Rio/SP)		
§3º A manifestação técnica sobre parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais será emitida pelo agente de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
fiscalização em até trinta dias após apresentação dos dados e informações pelos responsáveis, listados no §1º, do art. 3º.						
§4º Para fins do disposto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a lavratura da manifestação técnica sobre a execução anual dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura implica na concessão de prazo até o término do ano-concessão subsequente, e sucessivamente, se determinado pela						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ANTT, para que a concessionária atenda aos parâmetros de desempenho inexecutados, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios.						
§5º As informações de que tratam os incisos I e II do caput serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.						
§6º O disposto no §1º aplica-se independentemente das						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.						
Art. 31. Durante o ciclo de fiscalização, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização de primeiro nível abrangendo a análise:						
I – dos parâmetros de manutenção;						
II – dos parâmetros de conservação; e						
III – dos parâmetros de serviços operacionais determinados contratualmente.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 32. À concessionária será dada ciência a respeito das manifestações técnicas de que trata o art. 30 e dos documentos que subsidiaram a sua elaboração, caso se identifique a necessidade de ação de fiscalização em 2º nível.				9.4.2 À Concessionária será assegurado o direito de acesso aos relatórios e produtos entregues pelo Verificador, nos termos do procedimento definido na Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017. (CCR Rio/SP)	Lei nº 12.527/2011	Art. 7º O acesso à informação de que trata esta Lei compreende, entre outros, os direitos de obter: III- informação produzida ou custodiada por pessoa física ou entidade privada decorrente de qualquer vínculo com seus órgãos ou entidades, mesmo que esse vínculo já tenha cessado;
§1º A manifestação da concessionária deverá ocorrer no prazo improrrogável de quinze dias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §1º e aplicará as medidas tratadas no art. 17, se necessário.						
§3º Considerando o apurado que não puder ser corrigido com medidas preventivas, será realizada Fiscalização em Terceiro Nível.						
Art. 33. Na fiscalização de parâmetros de desempenho, poderão ser aplicadas as seguintes medidas, conforme a classe da concessionária:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I – ação educativa;						
II – termo de registro de ocorrência, para os parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura;						
III – aviso de não conformidade, para os parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura e de serviços operacionais; e						
IV – auto de infração para aplicação de multa específica.			10.2 A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder	10.2 A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida. (ECOPONTE)	Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida. (CCR Rio/SP) 6 Projetos 6.2.2 Caso os documentos e informações sejam apresentados de forma incompleta ou em		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				desconformidade com as normas da ANTT, a Concessionária deverá reapresentá-los atendendo às recomendações da ANTT, sem prejuízo das penalidades previstas neste Contrato e nos regulamentos da ANTT. (Via Sul)		
§1º As informações de que tratam os incisos I e II do art. 30 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.				21 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro 21.1.3 A ANTT efetuará a recomposição do		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				equilíbrio econômico-financeiro quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato. (Via Sul) 9.4.1 A ANTT, sem prejuízo da observância dos procedimentos e competências regimentais, poderá utilizar os relatórios do Verificador para amparar atividades de fiscalização, reprogramação de investimentos, cálculo dos fatores tarifários,		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações, e outras finalidades compatíveis com os produtos contratados. (CCR Rio/SP) 23 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro 23.1.2 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato. 23.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária 23.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em regulamentação da ANTT.		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				(CCR Rio/SP)		
§2º O disposto no §1º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.					RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.083, DE 27 DE ABRIL DE 2016	Art. 20. Atuando em caráter preventivo e orientador, a autoridade competente poderá, antes da instauração de procedimento de averiguações preliminares ou de processo administrativo para apuração de infração: I - nos casos previstos em regulamento específico ou contrato, alertar o ente regulado quanto às inconformidades verificadas, indicando o prazo previsto para que sejam sanadas mediante lavratura do Termo de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Registro de Ocorrência - TRO; II - determinar a imediata cessação e correção da inconformidade, inclusive, aplicando as demais medidas administrativas previstas em regulamento específico ou contrato; Art. 22. O Termo de Registro de Ocorrência - TRO será lavrado pela fiscalização da ANTT, quando previsto em regulamentação específica ou contrato, previamente à abertura de processo

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 34. A fiscalização econômico-financeira será realizada pela Superintendência competente com os seguintes objetivos:	81 Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no Programa de Exploração da Rodovia, incumbe à Concessionária: (...) d) permitir aos encarregados da fiscalização da concessão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos-financeiros, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à concessão; (CRT)	18.1. Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes deste Contrato serão exercidos pela ANTT. 18.3. No exercício das suas atribuições os encarregados da fiscalização da Concessão terão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos a administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas a Concessão.	14 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 14.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. (...) 14.3 A ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à administração, aos contratos junto a terceiros, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, a qualquer tempo, para exercer suas	14Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 14.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. (...) 16.3 A ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à administração, aos contratos junto a terceiros, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, a qualquer tempo, para exercer suas	Resolução ANTT nº 5.818, de 03 de maio de 2018 Resolução nº 5.977 de 07/04/2022	CAPÍTULO II – DAS MATÉRIAS DELEGADAS Art. 6º Ao Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária delega-se competência para: IV – aprovar os Planos Anuais de Fiscalização da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
		(Autopista Litoral Sul)	atribuições. (Ecoponte)	atribuições. (Via Sul) 16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT, diretamente ou mediante convênio. (...) 16.3 A qualquer tempo, a ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à administração, aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos	Resolução ANTT nº 5.976 de 07/04/2022	Art. 25. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária possui a seguinte estrutura: VI- Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária, à qual compete: c) elaborar a proposta de plano anual de fiscalização econômico-financeira; d) acompanhar a execução dos mecanismos e o desempenho econômico financeiro dos contratos

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, para exercer suas atribuições. (CCR Rio/SP)		de concessão rodoviária, fiscalizando as cláusulas econômico financeiras e aplicando as penalidades cabíveis; e Seção V Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete: IX - acompanhar a execução dos

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						mecanismos e o desempenho econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária, fiscalizando as cláusulas econômico-financeiras e aplicando as penalidades cabíveis;
I - monitorar a regularidade econômico- financeira do contrato de concessão; e					RESOLUÇÃO Nº 5.859, DE 3 DE DEZEMBRO DE 2019	Art. 8º A proposta de revisão quinquenal deve ser acompanhada de declaração de cumprimento dos seguintes requisitos pela concessionária: I - regularidade fiscal e econômico-financeira;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - avaliar a condição econômica e financeira da concessionária.						
Art. 35. A fiscalização econômico-financeira de cada concessionária observará os limites e as obrigações previstas em seu contrato de concessão, e, será supletivamente regida por:						
I- manual de fiscalização dos aspectos econômicos e financeiros, aprovado por ato específico da Superintendência competente; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II – plano anual de fiscalização econômico-financeira;						
Parágrafo único. O plano anual de fiscalização econômico-financeira será publicado pela Superintendência competente, disciplinando o cronograma de execução e os agentes de fiscalização responsáveis.						
Art. 36. A fiscalização da regularidade econômico-financeira incluirá:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- a correta adoção do plano de contas instituído pelo Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida;						
II- a conformidade no envio de dados sobre a gestão econômico-financeira da concessão para a ANTT;						
III- a regularidade fiscal da concessionária junto às Fazendas Públicas Federais, estaduais e municipais onde está localizado o objeto da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão, na forma da resolução específica;						
IV – a análise das garantias contratuais;						
V - Análise do programa de seguros;						
VI - a integralização de capital social e preservação de patrimônio líquido mínimo exigido, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;						
VII- a composição acionária e registro na Comissão de Valores Mobiliários;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
VIII- a certificação do correto recolhimento da verba de fiscalização na forma prevista no contrato de concessão;						
IX - as transações no âmbito das contas da concessão;						
X - a operacionalização da cobrança em fluxo livre, do desconto de usuário frequente e de outras movimentações de caixa pertinentes;						
XI - a atividade de arrecadação de pedágio executadas pelas administradoras de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
meios de pagamento para arrecadação eletrônica de pedágio; e						
XII - outras obrigações contratuais ou legais previstas no plano de fiscalização econômico-financeira.						
Art. 37. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os documentos apresentados pelas concessionárias para elaboração de manifestações técnicas sobre a regularidade dos aspectos econômico-financeiros exigidos no						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
contrato de concessão e a condição econômica e financeira da concessionária.						
§ 1 º A concessionária será classificada, conforme manifestações técnicas sobre sua condição econômica e financeira, de acordo com a metodologia estabelecida em ato específico, em:						
I – nível I;						
II – nível II;						
III – nível III.						
§2º A concessionária será informada sobre as						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
manifestações técnicas mencionadas no §1º e os documentos que as fundamentaram, sendo-lhes facultada a apresentação de manifestação no prazo improrrogável de quinze dias.						
§3º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §1º e decidirá pela manutenção ou alteração da classificação da concessionária.						
Art. 38. A concessionária de classe D que tiver					Manual de Fiscalização – ANTT versão Dezembro/2017	2.2 Modalidades de Fiscalização

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
sua condição econômico-financeira classificada como nível III será instada a indicar à Superintendência competente seu interesse em:					MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS DO SERVIÇO PÚBLICO DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA FEDERAL -ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS	A fiscalização dar-se-á segundo duas modalidades distintas, conforme caracterizadas a seguir: 2.2.1 Fiscalização Ordinária Realizada permanentemente tendo por base os documentos e informações encaminhados pelas concessionárias e entes autorizados à SUINF. Atesta a conformidade das empresas reguladas em relação às condições avençadas nos editais de licitação, contratos de outorga e demais normas legais aplicáveis, no que tange aos aspectos financeiros e societários.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						2.2.2 Fiscalização Extraordinária Executada em caráter eventual, examina ou verifica uma dada matéria, visando atender especificamente a demandas internas da ANTT, com vistas a possibilitar formação de opinião. Objetiva, também, o exame de fatos ou situações consideradas relevantes, de natureza incomum ou extraordinária, sendo realizadas para atender determinação expressa

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						de autoridade competente.
I- apresentar plano de ação que preveja medidas para o saneamento da condição econômica e financeira da concessionária e restabelecimento da prestação do serviço adequado;						
II - celebrar termo de ajustamento de conduta;						
III- ingressar em regime de recuperação regulatória, na forma do Capítulo X; ou						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV- extinguir o contrato de concessão por relicitação, na forma da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias; ou						
§1º A Superintendência competente avaliará a solução a apresentada e, caso necessário, poderá solicitar complementação ou a indicação de outra solução mais apropriada ao caso específico.						
§2º Caso a concessionária de que trata o caput não indique solução ou, observado o disposto no §1º, a solução						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
indicada não se mostre suficiente para restabelecimento da prestação do serviço adequado e da condição financeira da concessionária, a Superintendência competente poderá impulsionar a instauração de processo administrativo de caducidade, nos termos da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.						
Art. 39. Na fiscalização econômico-financeira, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ação de fiscalização em primeiro nível e, se necessário, uma ação de fiscalização em segundo nível conforme os procedimentos do Capítulo IV.						
Art. 40. A fiscalização econômico-financeira analisará, quando solicitado pela concessionária:						
I- operações societárias;						
II - contratação de financiamento, emissão de debêntures e outras formas de obtenção de crédito; e				27 Financiamento 27.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 41. O agente de fiscalização poderá aplicar as seguintes medidas preventivas à concessionária, com vistas a evitar a ocorrência ou recorrência de infrações:						
I - alerta de potencial inconformidade;						
II - termo de registro de ocorrência;						
III- ação educativa; e						
IV - aviso de não conformidade.						

Seção I

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Alerta de potencial inconformidade						
Art. 42. A qualquer momento, quando houver evidências que uma obrigação contratual ou regulatória poderá não ser cumprida de acordo com o prazo, o escopo, parâmetro técnico ou de desempenho, o agente de fiscalização poderá lavrar alerta de potencial inconformidade à concessionária.					Requisito 10, Melhoria, da ISO 9001:2015	10.2. Não conformidade e ação corretiva 10.2.1. Ao ocorrer uma não conformidade, incluindo as provenientes de reclamações, a organização deve: a) reagir à não conformidade e, como aplicável: 1) tomar ação para controlá-la e corrigi-la; 2) lidar com as consequências; b) avaliar a necessidade de ação para eliminar as causas da não conformidade, a fim de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						que ela não se repita ou ocorra em outro lugar: 1) analisando criticamente e analisando a não conformidade; 2) determinando as causas da não conformidade; 3) determinando se as não conformidades similares existem, ou se poderiam potencialmente ocorrer. c) implementar qualquer ação necessária; d) analisar criticamente a eficácia de qualquer ação corretiva tomada; e) atualizar riscos e oportunidades

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						determinados durante o planejamento, se necessário. f) realizar mudanças no sistema de gestão da qualidade, se necessário. Ações corretivas devem ser apropriadas aos efeitos das não conformidades encontradas. 10.2.2 A organização deve reter informação documentada como evidência: a) da natureza das não conformidades e quaisquer ações subsequentes tomadas;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						b) dos resultados de qualquer ação corretiva.
§1º O alerta de potencial inconformidade poderá ser lavrado para obrigações de qualquer natureza, para qualquer classe de concessionária.						
§2º A lavratura de alerta de potencial inconformidade não constitui condição prévia necessária para lavratura de termo de registro de ocorrência ou de aviso de não conformidade, bem						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
como, para aplicação de penalidade.						
Seção II						
Termo de registro de ocorrência						
Art. 43. O termo de registro de ocorrência deverá ser lavrado quando forem identificados inconformidades relativas a:	282 O representante do DNER na fiscalização anotarà, em registro próprio, todas as ocorrências relacionadas com os encargos deste CONTRATO, determinada a CONCESSIONÁRIA a regularização das faltas	18.15. A fiscalização da ANTT anotarà, no Termo de Registro de Ocorrências -- TRO, conforme regulamentação, as ocorrências relacionadas com os encargos deste Contrato, o qual será encaminhado a Concessionária para regularização das faltas ou defeitos verificados.	14.6 A fiscalização da ANTT anotarà, em termo próprio para o registro de ocorrências as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à Concessionária para regularização das faltas ou defeitos verificados. 14.6.1 A não regularização das faltas ou defeitos indicados no termo próprio para o registro de ocorrências,	14.6 A fiscalização da ANTT anotarà, em termo próprio para o registro de ocorrências as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à Concessionária para regularização das faltas ou defeitos verificados. 14.6.1 A não regularização das faltas ou defeitos indicados no termo próprio para o registro de ocorrências,	Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas Manual de Procedimentos de 2 Aspectos Gerais	O TRO é o instrumento a ser utilizado pelo agente de fiscalização no momento da identificação de inconformidade que possua prazo definido para correção previsto no Contrato de Concessão ou em regulamentação específica. Deste modo, o TRO visa a comunicar a concessionária sobre o prazo de correção de determinada irregularidade verificada pela fiscalização da ANTT.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	ou defeitos certificados, e emitido eventuais autos de infração, nos termos previstos neste CONTRATO; as decisões e providências que ultrapassem a sua competência deverá ser encaminhadas a seus superiores, em tempo hábil, para adoção das medidas pertinentes. (CONCEPA)	(Autopista Régis Bittencourt)	nos prazos regulamentares, configura infração contratual e ensejará a lavratura de auto de infração, sem prejuízo da incidência do Desconto de Reequilíbrio eventualmente devido em virtude do descumprimento dos indicadores, avaliado na forma do Anexo 5. (Ecoponte)	nos prazos regulamentares, configura infração contratual e ensejará a lavratura de auto de infração, sem prejuízo da incidência do Desconto de Reequilíbrio eventualmente devido em virtude do descumprimento dos indicadores, avaliado na forma do Anexo 5. (CCR Via Sul) 16.6 A fiscalização da ANTT anotarà, em termo próprio	PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO 2022 Processo nº 50500.057586/2022-35 SEI nº 11485556	O Termo de Registro de Ocorrência – TRO poderá ser físico ou eletrônico e deverá ser lavrado pelo agente de fiscalização no momento de identificação de inconformidade que possua prazo definido para correção em regulamentação específica, contrato de Concessão ou demais documentos relacionados à concessão e posteriormente encaminhado à empresa Concessionária. Deste modo, o TRO visa comunicar a concessionária sobre o prazo de correção de determinada

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				para o registro dos eventos, as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à Concessionária para regularização das faltas ou defeitos verificados. 16.6.1 A não regularização, nos prazos regulamentares, das faltas ou defeitos indicados no termo próprio para o registro de ocorrências configura infração contratual e ensejará a lavratura de auto de infração, sem prejuízo da incidência do Desconto de	Resolução nº 5083 de 27/04/2016 / ANTT	irregularidade verificada pela fiscalização da ANTT. A emissão do TRO não representa a constatação de infração, mas sim a de irregularidade prevista em regulamentação ou no contrato de concessão, a qual está associado um prazo definido para correção. Somente após a ausência de comprovação de atendimento ao TRO que se verifica a constatação de infração, que exige a lavratura de Auto de Infração (AI) como consequência. Art. 20. Atuando em caráter preventivo e orientador, a autoridade competente poderá,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Reequilíbrio, avaliado na forma do Anexo 5. (CCR Rio/SP)		antes da instauração de procedimento de averiguações preliminares ou de processo administrativo para apuração de infração: I - nos casos previstos em regulamento específico ou contrato, alertar o ente regulado quanto às inconformidades verificadas, indicando o prazo previsto para que sejam sanadas mediante lavratura do Termo de Registro de Ocorrência - TRO; Do Termo de Registro de Ocorrência

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Art. 22. O Termo de Registro de Ocorrência - TRO será lavrado pela fiscalização da ANTT, quando previsto em regulamentação específica ou contrato, previamente à abertura de processo administrativo, para comunicação às sociedades empresárias, concessionárias, permissionárias, autorizatárias, transportadores habilitados ou inscritos perante a ANTT, visando à correção de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						inconformidade que caracterize infração, dentro do prazo definido.
I - parâmetros de desempenho de conservação de infraestrutura; e						
II - regularidade dos instrumentos econômico-financeiros do contrato de concessão.						
§1º O agente de fiscalização deverá indicar prazos diferenciados no termo de registro de ocorrência para saneamento:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I – das inconformidades que ofereçam risco grave aos usuários e que exijam intervenção urgente, observado o limite máximo de cinco dias; e						
II- das inconformidades que não ofereçam risco grave, observado o limite mínimo de noventa dias.						
§2º Superados os prazos indicados na forma do § 1º e persistindo a inconformidade, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§3º O termo de registro de ocorrência poderá ser lavrado para a concessionária:						
I - de classes A e B, em qualquer momento do ano-fiscalização;						
II - de classes C, nos nove primeiros meses do ano-fiscalização; e						
III- de classes D, uma vez no ano-fiscalização, por tipo infracional descrito no Anexo III.						
§4º Superados os prazos ou frequência de que trata o §					Resolução ANTT nº 5.083/2016	Art. 25. Esgotado o prazo para correção da inconformidade

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
3º, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.					PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO 2022 Processo nº 50500.057586/2022-35 SEI nº 11485556	apontada no TRO, e não comprovado o atendimento, a ANTT adotará as medidas administrativas cabíveis, incluídos e a lavratura do Auto de Infração, ao qual será anexado cópia do TRO, seja em meio físico ou digital. O Auto de Infração – AI deverá ser lavrado pelo agente de fiscalização na hipótese de verificação de irregularidade não corrigida no prazo definido em TRO ou não corrigido de acordo com padrões definidos em norma, regulamentação

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						ou contrato; ou, ainda, no momento de constatação de infração, ou irregularidade em que não há prazo definido para correção em regulamentação específica ou contrato.
§5º Para fins do disposto no inciso II do art. 23 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, o termo de registro de ocorrência deverá contemplar todas as inconformidades relacionadas a uma mesma tipificação daquelas previstas no Anexo III, identificados					Resolução nº 5083 de 27/04/2016 / ANTT	Art. 23. O TRO deverá conter: I - identificação da sociedade empresária, concessionária, permissionária, autorizatória, transportador habilitado ou inscrito perante a ANTT; II - identificação da inconformidade;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 44. A ação educativa será aplicada sempre que identificadas inconformidades não sanadas nas ações de fiscalização em segundo nível.						
§1º A ação educativa terá início com a delimitação de escopo com representantes da concessionária, onde serão indicadas as inconformidades não sanadas nas ações de fiscalização em segundo nível.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º Após o alinhamento do escopo, poderá ser realizada ação de fiscalização em 3º nível, com acompanhamento de representante da concessionária, para verificação <i>in loco</i> das inconformidades.						
§3º Após o final da ação educativa, a concessionária deverá em até 30 (trinta) dias informar as providências que serão adotadas e o prazo para correção, observado o limite mínimo de 30 (trinta) e o máximo de noventa dias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§4º Em caso de não correção das inconformidades identificadas na ação educativa o agente de fiscalização aplicará medida sancionatória.						
§5º A ação educativa poderá ocorrer para a concessionária:						
I- de classes A, em qualquer momento do ano-fiscalização;						
II - de classes B, nos seis primeiros meses do ano-fiscalização; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
III - de qualquer classe, quando a concessionária voluntariamente apontar inconformidades não detectadas pela fiscalização e indicar plano de ação para sua correção.						
§6º Superados o prazo de que trata o Inciso II do §5º o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.						
Seção IV						
Aviso de não conformidade						
Art. 45. O aviso de não conformidade será lavrado				(x) Avaliação da Conformidade: processo sistematizado, com regras predefinidas, devidamente		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
quando identificada inconformidade relativa a:				acompanhado e avaliado, de forma a propiciar adequado grau de confiança de que um produto, processo, projeto, obra ou serviço, atende a requisitos preestabelecidos em normas técnicas ou regulamentos. 8.1.5 A Concessionária declara e garante ao Poder Concedente que a qualidade dos projetos, da execução e da manutenção das obras e dos serviços objeto da Concessão é, e será, durante a vigência da Concessão, suficiente e		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				adequada ao cumprimento do Contrato e do PER, responsabilizando-se integralmente por qualquer desconformidade com os Parâmetros de Desempenho, com os Parâmetros Técnicos, com o Escopo e especificações técnicas mínimas estabelecidas. (CCR Rio/SP)		
I- parâmetro de desempenho de manutenção de infraestrutura; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II – parâmetro de desempenho de serviços operacionais; e						
III - obra obrigatória ou parâmetro de desempenho de obra obrigatória.						
§1º O aviso de não conformidade poderá ser lavrado para a concessionária:						
I - de classes A e B, em qualquer momento do ano-fiscalização; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - de classe C, nos nove primeiros meses do ano fiscalização; e						
III - de classe D, uma vez a cada ano-fiscalização, por tipo infracional descrito no Anexo III.						
§2º Superados os prazos de que trata o § 1º e persistindo a inconformidade, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.						

CAPÍTULO VII

MEDIDAS CAUTELARES	

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

[illegible]

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						prévia manifestação do interessado.
Art. 47. A aplicação de medida cautelar não exime a concessionária do cumprimento do contrato de concessão e das normas regulatórias da ANTT, nem impede a aplicação das penalidades cabíveis.						
Parágrafo único. Eventual discussão sobre recomposição de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente da aplicação de medida cautelar ocorrerá em						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
autos apartados e não impedirá sua implementação.						
Art. 48. A medida cautelar poderá consistir em providências sobre a infraestrutura ou serviços, obrigação de natureza econômico-financeira ou de outra natureza, a exemplo de:						
I – alteração ou fixação imediata da tarifa de pedágio vigente;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II – apresentação de informação à ANTT, aos usuários ou a terceiros;						
III – execução de obra ou serviço emergencial;						
IV - adoção de providências para impedir ou afastar a gestão temerária, na forma da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;						
V- aquisição ou substituição de bem da concessão para atendimento ao disposto no contrato de concessão;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
VI - regularização ou fechamento de acesso ao sistema rodoviário ou de projeto de interesse de terceiro;						
VII- adoção de providências para impedir ou afastar ocupação ou interferência irregular sobre a área da concessão ou para preservar os limites da faixa de domínio;						
VIII - cumprimento de condicionante ambiental ou adoção de outra providência visando à mitigação de dano ou risco ambiental, dentro da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
área da concessão ou, excepcionalmente, fora da área da concessão quando puder trazer repercussões para a concessão;						
IX - Intervenção no tráfego, incluindo interrupção, desvio, operação especial ou outra providência relacionada à gestão do tráfego, mediante discussão e definição conjunta com a concessionária;						
X – contratação de verificador;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
XI – assunção temporária de obra do Poder Concedente;						
XII- apresentação ou reforço de garantia ou de seguro;						
XIII – desconstituição, suspensão ou adequação de projeto gerador de receitas não tarifárias;						
XIV- contenção de taludes;						
XV - realização de movimentação em conta da concessão; ou						
XVI – outras providências urgentes que se fizerem necessárias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Parágrafo único. As medidas previstas nos incisos I, III e IV serão aplicadas pela Diretoria Colegiada da ANTT, sendo as demais medidas de aplicação pela Superintendência.						
Art. 49. A decisão de aplicação de medida cautelar da Superintendência competente deverá conter, pelo menos:						
I – a situação de dano ou risco a ser evitado ou mitigado pela medida cautelar;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II – a obrigação ou providência a ser adotada pela concessionária;						
III – prazo de vigência da medida cautelar ou prazo para o cumprimento das obrigações ou providências determinadas; e						
IV – valor da multa coercitiva a ser aplicada em caso de descumprimento da medida cautelar, por hora ou dia de atraso.						
Parágrafo único. A multa moratória aplicável em caso de atraso observará o limite						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
máximo de 0,1% (um décimo por cento) sobre a receita líquida tarifária anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior por dia de atraso.						
Art. 50. A Superintendência competente instruirá o processo, indicando as razões de fato e de direito que justifiquem a aplicação da medida cautelar.					Resolução ANTT nº 5083 de 27/04/2016	Art. 10. A medida cautelar deverá constar dos autos do processo de apuração do fato e poderá ser concedida pelo Superintendente.
§1º Quando necessário para garantir a efetividade da medida cautelar, o processo administrativo poderá,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
fundamentadamente, ser mantido em sigilo até a publicação da deliberação da Diretoria Colegiada.						
§2º A concessionária será intimada da decisão de aplicação de medida cautelar, podendo apresentar recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de quinze dias.						
§3º O recurso será encaminhado pela Superintendência competente à Diretoria Colegiada no prazo de cinco dias, com proposta de deliberação, podendo ser					Resolução ANTT nº 5083 de 27/04/2016	Art. 12. Da decisão concessiva de medida cautelar, caberá recurso, sem efeito suspensivo, à Diretoria Colegiada, no prazo de 5 (cinco) dias, a contar do recebimento da

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
MEDIDAS SANCIONATÓRIAS						
Seção I						
Disposições gerais						
Art. 51. Poderão ser aplicadas às concessionárias as seguintes penalidades:	13.1.7. Pela inexecução parcial ou total deste Contrato, o DAER/RS poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: (Ecosul) 225. Pela inexecução parcial ou total, deste Contrato, o DNER poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções:	19.16 Pela inexecução parcial ou total, deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: (Autopista Fluminense)	19.6 Pela inexecução parcial ou total, deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: (ECOPONTE)	19.8 Pela inexecução parcial ou total, deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: (ViaSul) 21.7 O não atendimento das obrigações previstas no PER será considerado inexecução parcial do Contrato e ensejará à Concessionária a aplicação das sanções previstas no	Lei nº 6.437 de 20/08/1977	Art . 2º- Sem prejuízo das sanções de natureza civil ou penal cabíveis, as infrações sanitárias serão punidas, alternativa ou cumulativamente, com as penalidades de:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	(CONCER, CRT e NOVADUTRA)			Contrato, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio. 21.7.1 Pela inexecução parcial ou total deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções, sem prejuízo da hipótese de abertura de processo para extinção por caducidade: (CCR Rio/SP)		
I- advertência;	I- Advertência	I- Advertência	I- Advertência	I- Advertência	(i) advertência; ou	Lei nº 6.437 de 20/08/1977 Art . 2º
II- multa específica;	II – Multa, de 100 até 1000 (cem até mil) URMS;	II – Multa, de 100 até 1000 (cem até mil) URT’s;	II – multa	II – multa	(ii) multa.	Lei nº 6.437 de 20/08/1977 Art . 2º

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	II – Multa, de 100 até 1000 (cem até mil) URT's;					
III- multa moratória; e	III – Rescisão contratual, na forma prevista neste Contrato	III – Rescisão contratual, na forma prevista neste Contrato	III – Suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal;	III – Suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal;		
IV - declaração de inidoneidade.			IV- Caducidade	IV- Caducidade		
Parágrafo único. A penalidade de que trata o inciso IV poderá ser aplicada cumulativamente com as penas previstas nos incisos I a III.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 52. O procedimento de aplicação de penalidade será regido por regulamentação específica e deverá considera:.						
I- a natureza e gravidade da infração;						
II - o caráter técnico e as normas de prestação do serviço;						
III - os danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV- a vantagem auferida pela concessionária em virtude da infração;						
V- a proporcionalidade entre a gravidade e intensidade da conduta, inclusive quanto ao número de usuários atingidos;						
VI - as circunstâncias agravantes e atenuantes;						
VII- o histórico de infrações transitadas em julgado da concessionária; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
VIII - a reincidência da concessionária no cometimento da infração.						
§1º O processo administrativo simplificado tramitará por duas instâncias:						
I - primeira instância: em subunidade da Superintendência competente; e						
II - segunda instância: Superintendência competente.						
§2º No processo administrativo simplificado						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
não caberá recurso à Diretoria.						
§3º A pena de declaração de inidoneidade será aplicada pela Diretoria, em instância única.					Resolução nº 5083 de 27/04/2016 / ANTT	Art. 65. Nos casos em que houver previsão legal, regulamentar ou contratual para a aplicação da penalidade de suspensão, cassação, decretação de caducidade da outorga ou declaração de inidoneidade, a Diretoria Colegiada da ANTT poderá, alternativamente, aplicar a pena de multa considerando a natureza e a gravidade da infração,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.
Art. 53. A ANTT, no prazo máximo de quinze dias úteis, contado do trânsito em julgado do processo administrativo sancionador, informará e manterá atualizados os dados relativos às sanções por ela aplicadas, para fins de publicidade no Cadastro						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e no Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), instituídos no âmbito do Poder Executivo federal, conforme disposto em legislação específica.						
Seção II						
Advertência						
Art. 54. A penalidade de advertência será aplicada por escrito, diretamente ou mediante conversão, nas hipóteses previstas em regulamento e no contrato de concessão, que não				21.7.1 Pela inexecução parcial ou total deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções, sem prejuízo da hipótese de abertura de processo para extinção por caducidade:	Resolução nº 5083 de 27/04/2016 / ANTT	Art. 5º As infrações puníveis com penalidades de multa ou advertência serão apuradas por meio de Processo Administrativo Simplificado, nos termos do Capítulo I, do Título III deste Regulamento.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
justifique penalidade mais gravosa.				(i) advertência; ou (CCR Rio/SP)		Art. 81. As infrações puníveis com as penalidades de advertência ou multa serão apuradas mediante Processo Administrativo Simplificado (PAS). Da decisão Art. 84. Apresentada ou não a defesa, o Gerente responsável pelo processo decidirá, motivadamente, aplicando penalidade ou determinando o arquivamento do processo. § 1º Decidindo pela aplicação de penalidade, o Gerente expedirá Notificação de Multa ou

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Notificação de Advertência, conforme o caso.
Seção III						
Multa						
Subseção I						
Multa específica						
Art. 55. A aplicação da penalidade de multa específica poderá ocorrer quando configurada a infração relativa a:				21 Penalidades 21.1 O descumprimento das disposições deste Contrato e seus Anexos, e do Edital e seus Anexos ensejará a aplicação das penalidades previstas neste Contrato e nas demais disposições legais e regulamentares da ANTT, exceto em caso de conflito,		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				no qual prevalecerão as disposições contratuais. 21.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato, (CCR Rio/SP)		
I- parâmetro de desempenho de conservação;			20.6 O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER será considerado			

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			inexecução parcial do Contrato e ensejará, a Concessionária, a aplicação das sanções previstas nos subitens (ii) elou (iii) da subcláusula 20.7, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do Anexo 5. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas na subcláusula 20.5 acima. (CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S. A)			
II - obrigação econômico-financeira; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
III- outras hipóteses previstas no contrato de concessão, exceto para parâmetros de desempenho de manutenção, no Regulamento das Concessões Rodoviárias e demais regulamentações da ANTT aplicáveis às concessionárias.						
Art. 56. A multa específica sobre infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação poderá ser lavrada pela unidade competente para cada elemento da infraestrutura ou cada serviço operacional						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
que não tenha sido atendido, exauridas as medidas preventivas.						
Art. 57. A multa específica sobre infrações relativas a obrigações econômico-financeiras poderá ser lavrada pela Superintendência competente:						
I- para cada documento ou instrumento econômico-financeiro; e						
II - para cada ação de fiscalização que constate inconformidade ou conjunto de inconformidades sobre a						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
condição financeira da concessionária.						
Art. 58. O auto de infração de multa específica será lavrado pelo agente de fiscalização:						
I- caso a concessionária não saneie a inconformidade após o esgotamento do prazo decorrente da aplicação de medida preventiva;					PORTARIA SUINF Nº 191, DE 17 DE JUNHO DE 2019	Art. 2º O AI, conforme modelo definido pela SUINF, será lavrado pelos Especialistas e Técnicos em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres lotados nos níveis de fiscalização da ANTT quando verificada a prática de infração contratual ou regulatória pela concessionária, no

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						curso de qualquer ato ou procedimento administrativo, em flagrante ou decorrente da não correção, no prazo previsto, de ocorrência registrada em Termo de Registro de Ocorrência - TRO.
II - caso a concessionária incorra em inconformidade após esgotado o limite de lavratura de avisos de não conformidade; e						
III - quando não couber aplicação de medida preventiva.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 59. Cada ação de fiscalização poderá resultar na identificação de infrações autônomas, não se aplicando a regra da continuidade delitiva se observada a inconformidade em ações de fiscalização subsequentes.					PARECER/ANTT/PRG/AM J/Nº 0174-3.5.1/2004 Parecer Técnico nº 096/2016/GEFOR/SUINF	O Princípio da continuidade delitiva deveria ser respeitado quando se verificassem infrações administrativas de mesma natureza apuradas em uma única ação fiscal. (...) 32. Em resumo podem ocorrer as seguintes situações: a) duas ou mais infrações da mesma natureza apuradas na mesma ocasião havendo entre elas uma relação de contexto: nesta hipótese deve ser lavrado um único auto de infração, sendo aplicada apenas uma multa, posto tratar-

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						se de infração continuada; b) duas ou mias infrações de natureza diversa, não importando se foram apuradas na mesma ou em diversas ocasiões: neste caso a cada infração de natureza diversa aplica-se a penalidade correspondente, sendo certo que se houver continuidade no que tange a cada grupo de mesma natureza aplica-se para cada grupo o disposto no item anterior, c) duas ou mais infrações da mesma natureza não havendo entre elas

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						relação de contexto, não importando se foram apuradas na mesma ou em diversas ocasiões; neste caso, por não se tratar de infrações continuadas, aplica-se tantas penalidades quantas forem as infrações.
Parágrafo. único. Considera-se continuidade delitiva infrações enquadradas no mesmo dispositivo do Anexo III, e observadas na mesma ação de fiscalização.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 60. A multa específica será calculada, conforme art. 61, desta resolução, considerando:						
I – a classificação da concessionária na data da infração;						
II – as seguintes faixas de receita tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior à data do cometimento da infração (RTL):						
[tabela] RTL						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
III- o grupo de infração;						
IV – o fator base de multa, observados seus limites inferiores e superiores;						
V - as circunstâncias agravantes e atenuantes, constantes do Anexo I.						
§ 1º Para o cálculo da multa será considerado o limite inferior da faixa da receita tarifária líquida na qual a concessionária está inserida.						
§ 2º Os fatores base inferior e superior da multa serão						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
calculados a partir da seguinte equação:						
$FBM = FCR * FCL * FGI$						
FBM: fator base da multa						
FCR: fator de criticidade, variável de 0,018 a 0,020 e que define o limite inferior e superior do fator base da multa;						
FCL: fator de classe, variável em função da classificação da concessionária, conforme disposto na Tabela 1 do Anexo II; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
FGI: fator de grupo de infração, conforme disposto na Tabela 2 do Anexo II.						
§ 3º As circunstâncias agravantes e atenuantes ensejarão respectivamente, concomitantemente, ampliação e redução do valor da multa específica e serão calculados a partir da seguinte equação:					Resolução ANTT nº 5.083/2016	Art. 67. Para efeitos de aplicação de penalidades serão sempre consideradas as circunstâncias agravantes ou atenuantes, inclusive os antecedentes e a reincidência, atentando-se, especialmente, para a natureza e a gravidade da infração, para os danos resultantes para os serviços e para os usuários e para a

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						vantagem auferida pelo infrator.
$AGT = \left(FAG * \sum Ag_i \right) - \left(FAT * \sum At_i \right)$						
AGT: fator consolidado de agravantes e atenuantes;						
FAG: fator de agravantes, variável em função da classe da concessionária, conforme disposto na Tabela 1 do Anexo II; e						
Ag _i : soma dos fatores individuais de cada circunstância agravante identificada, conforme disposto na Tabela 3 do Anexo II ;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
FAT: fator de atenuantes, variável em função da classe da concessionária, conforme disposto na Tabela 1, Anexo II; e						
At: soma dos fatores individuais de cada circunstância atenuante identificada, conforme disposto na Tabela 3 do Anexo II.						
Art. 61. O valor final da multa específica será obtido a partir da seguinte equação:						
$VFM = \left[RTL_{inf} * \left(\frac{FBM}{100}\right)\right] * \left[1 + \left(\frac{AGT}{100}\right)\right]$						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
onde:						
VFM: valor final da multa específica, expresso em reais;						
RTL inf: Limite inferior da faixa da tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior à data do cometimento da infração;						
FBM: fator base da multa específica; e						
AGT: fator consolidado de agravantes e atenuantes.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Parágrafo único. A utilização da fórmula prevista no caput, com os descontos previstos no contrato de concessão e na regulação da ANTT, não poderá resultar em valor superior a 200% (duzentos por cento) nem em valor inferior a 20% (vinte por cento) do fator base da multa multiplicado pelo RTL da concessionária.						
Art. 62. Para concessionária classificada na data do fato como de classe A, constatada infração passível de penalidade de multa específica, o agente de					PORTARIA SUINF Nº 135, DE 6 DE JULHO DE 2016	Título III Da Notificação de Autuação Art. 11º A concessionária será comunicada da infração por meio da NA, prevista no Anexo III.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
fiscalização emitirá notificação de infração para mera ciência, vedada a aplicação de penalidade e a instauração de processo administrativo simplificado.						Parágrafo único. No caso do preposto ou representante da concessionária aporciante no ato do recebimento do Auto de Infração, a Notificação de Autuação será dispensada.
§1º Para concessionária classificada na data do fato como de classe B, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1, 2 ou 3 será convertida em advertência se a conjugação das circunstâncias agravantes						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.						
§2º Para concessionária classificada na data do fato como de classe C, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1 será convertida em advertência se a conjugação das circunstâncias agravantes e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Multa moratória						
Art. 63. A penalidade de multa moratória poderá ser aplicada quando configurada a infração relativa a:				21.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos: Multa Moratória (CCR Rio/SP)	Código Tributário Nacional Lei 5172 de 25/10/1966	Art. 161. O crédito não integralmente pago no vencimento é acrescido de juros de mora, seja qual for o motivo determinade da falta, sem prejuízo da imposição das penalidades cabíveis e da aplicação de quaisquer medidas de garantias previstas nesta Lei ou em lei tributária.
I – parâmetro de desempenho de manutenção;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- obra obrigatória;						
II - descumprimento de medida cautelar; e						
IV- outras hipóteses previstas no contrato de concessão ou no Regulamento das Concessões Rodoviárias.						
§1º Qualquer fração residual de hora ou de dia será considerada como hora ou dia completo, para fins de aplicação da multa moratória.				21.3 A contagem da mora dar-se-á a partir da data em que a Concessionária teve ciência da inconformidade, até a comunicação da efetiva correção ou até a data de alteração da obrigação em mora. (CCR Rio/SP)		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º A pena de multa moratória não será submetida à dosimetria.						
§3º Na fiscalização de parâmetros de desempenho de conservação e de gestão econômico-financeira, não será lavrado auto de infração para aplicação de multa moratória.						
§4º Na hipótese de multa moratória, caso seja necessária a inspeção <i>in loco</i> , a contagem deverá ser suspensa a partir do envio de documentos pela concessionária referente ao						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
saneamento da inconformidade até a data da inspeção.						
Art. 64. A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada em caso de descumprimento de prazo, de escopo ou parâmetro técnico ou divergência em relação a norma técnica ou ao projeto de engenharia aceito pela ANTT em relação à obra obrigatória.			20.3 Caso não haja previsão de multa específica no presente Contrato, os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas, importarão na aplicação de multa moratória, calculadas de acordo com a seguinte fórmula: Multa moratória (por dia de atraso) = 0,1 % x Valor total da obra	21.4 Caso não haja previsão de multa específica no presente Contrato, os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas, em hipóteses não discriminadas na subcláusula 21.2, importarão na aplicação de multa moratória segundo a razão de 1 URT por dia/un. (CCR Rio/SP)		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			(CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL- MATOGROSSENSE S. A)			
§1º A multa moratória poderá ser lavrada pela Superintendência competente para cada obra obrigatória com inexecução total ou parcial, observado o disposto neste Capítulo e resolução específica.						
§2º A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada por mês de atraso, ou fração residual inferior, e:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- por quilômetro ou fração inferior, para obras lineares, tais como duplicação, obra de manutenção de nível de serviço, túnel, correção de traçado, cabeamento, iluminação, faixa adicional e via marginal, sejam de estoque de melhorias ou não; e						
II - por unidade, para obras não lineares, tais como edifício operacional, passarela, passagem inferior, ponto de parada de ônibus, retorno, interconexão e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
acesso, sejam de estoque de melhorias ou não.						
§3º A multa moratória será calculada pela multiplicação de percentual sobre o valor de referência da obra obrigatória, proporcional à parcela não executada da obra, indicada na manifestação técnica da fiscalização, conforme inciso I do § 2º do Art. 23, e terá a seguinte gradação:						
I - grupo 1: 0,9% (nove décimos por cento); e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II – grupo 2: 1,8% (um inteiro e oito décimos por cento).						
§4º A multa moratória prevista no §3º será calculada pelo valor de referência da obra estabelecido:						
I- no contrato de concessão para a respectiva obra ou categoria de obra, para obras obrigatórias previstas inicialmente no contrato de concessão; e						
II - no orçamento do respectivo projeto de engenharia aceito, para						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
obras obrigatórias não previstas inicialmente no contrato de concessão.						
§5º Para apuração da multa moratória, o valor de referência da obra que trata o §6º será atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês que antecede sua aplicação, empregando como data base para o cálculo aquela utilizada na fonte de origem.						
§6º A contagem da multa moratória terá como:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- termo inicial o dia seguinte ao término do prazo previsto no contrato de concessão para conclusão da obra obrigatória; e						
II- termo final a data de envio pela concessionária à ANTT de comprovação de conclusão da conclusão da obra obrigatória para ateste pelo agente de fiscalização.						
§7º A contagem de que trata o § 6º será interrompida em caso de reprogramação de obra, hipótese na qual a ANTT consolidará os valores apurados da multa moratória						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
aplicada para fins de cobrança.						
§8º. A proporcionalidade da multa moratória de que trata o §5º se aplica apenas às concessionárias que aderirem ao Regulamento das Concessões Rodoviárias.						
Art. 65. A penalidade de multa moratória não será convertida em advertência.						
Subseção III						
Dolo por parte de administrador ou controlador						
Art. 66. Será aplicada multa específica no valor de 1% (um						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
por cento) a 20% (vinte por cento) da multa aplicada à concessionária ao administrador ou controlador que tiver agido com dolo no cometimento da infração.						
§1º Se o controlador da concessionária for pessoa jurídica, aplica-se disposto no caput aos seus dirigentes ou administradores.						
§2º Sendo aplicada advertência à concessionária, a base de cálculo da multa específica aplicada ao administrador ou						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
controlador na forma do caput será o equivalente à multa que, em tese, caberia em razão da mesma infração						
§3º Sendo aplicada multa moratória à concessionária, a base de cálculo da multa específica aplicada ao administrador ou controlador na forma do caput será o saldo final da multa moratória.						
§4º Caso ocorra a troca de controle societário, permanecerá responsabilização pessoal dos administradores que						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
tenham, antes das operações, incorrido em culpa ou dolo na prática de infrações previstas nessa Resolução, contrato ou em outras normas jurídicas.						
§5º A culpabilidade do administrador ou controlador será apurada nos autos do processo administrativo sancionador.						
Subseção III						
Disposições comuns						
Art. 67. O valor final da multa, específica ou moratória, será corrigido pela taxa					LEI nº 10.522, DE 19 DE JULHO DE 2002.	Art. 37-A. Os créditos das autarquias e fundações públicas federais, de qualquer natureza, não

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), desde o trânsito em julgado até seu pagamento, nos termos do art. 37-A da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, e do art. 5º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.					LEI nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996	pagos nos prazos previstos na legislação, serão acrescidos de juros e multa de mora, calculados nos termos e na forma da legislação aplicável aos tributos federais. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009) Art. 5º O imposto de renda devido, apurado na forma do art. 1º, será pago em quota única, até o último dia útil do mês subsequente ao do encerramento do período de apuração.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 68. O valor da multa específica não poderá ultrapassar o limite previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.						
§ 1º A Superintendência competente adotará as providências para cobrança ao atingir o limite legal de que trata o caput.						
§ 2º O valor da multa moratória será consolidado anualmente após o encerramento do ciclo da fiscalização, sendo então enviado para fins de cobrança.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§ 3º Iniciado novo ciclo de fiscalização, se constatado que a obrigação continua sendo descumprida, deverá ser aplicada nova multa moratória.						
Art. 69. Sobre o valor da multa correspondente à infração cometida, no âmbito do processo administrativo sancionador, será concedido desconto de:					Resolução ANTT nº 4.071 de 03/2013	Art. 12. Será concedido desconto de 30% (trinta por cento) na hipótese de a concessionária renunciar expressamente ao direito de interpor recurso administrativo contra a decisão que lhe aplicou sanção, no prazo de 10 (dez) dias contados

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					Resolução ANTT nº 5.083 de 2016	a partir da notificação de multa. Art. 86 Será concedido desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa, na hipótese de pagamento antecipado, o que caracteriza aceitação da decisão pela aplicação da penalidade e renúncia tácita ao direito de interposição de recurso. <i>(Redação dada pela Deliberação 1073/2019/DG/ANTT/MI)</i>

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- 40% (quarenta por cento), caso a concessionária reconheça o cometimento da infração em manifestação apresentada no prazo da defesa prévia e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de trinta dias após notificação da ANTT; e						
II- 20% (vinte por cento), caso a concessionária renuncie ao direito de apresentar recurso e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de trinta dias contado da notificação da decisão de primeira instância.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 70. O parcelamento de débitos para quitação de multas aplicadas observará o disposto em regulamentação específica.					Resolução nº 5.830, de 10 de outubro de 2018	Art. 1º Autorizar o parcelamento administrativo dos débitos não inscritos em Dívida Ativa, oriundos de multas aplicadas pela ANTT em razão do exercício do seu poder de polícia em até 60 (sessenta) prestações mensais e sucessivas.
Seção IV						
Declaração de inidoneidade						
Art. 71. A pena de declaração de inidoneidade:			20.7 Pela inexecução parcial ou total deste	19.8 Pela inexecução parcial ou total deste Contrato, a ANTT poderá,	Lei 8666/1993	Seção II Das Sanções Administrativas

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
			Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar a Concessionária as seguintes sanções: (i) advertência; (ii) multa; (iii) suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal; (iv) caducidade. (ECO050)	garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: (i) advertência; (ii) multa; (iii) suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal; (iv) caducidade. (Via Sul) 21.9 Além das sanções contratuais previstas,	Lei 12.846/2013	Art. 86. O atraso injustificado na execução do contrato sujeitará o contratado à multa de mora, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato. Art. 23. Os órgãos ou entidades dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário de todas as esferas de governo deverão informar e manter atualizados, para fins de publicidade, no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas - CEIS, de caráter público, instituído no âmbito do Poder Executivo federal, os dados relativos às

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				poderá ser aplicada a suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração, observados os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, em decorrência da declaração de caducidade, além das situações previstas na legislação e regulamentação aplicável, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. (CCR Rio/SP)	Lei nº 14.133 de 01/04/2021	sanções por eles aplicadas, nos termos do disposto nos arts. 87 e 88 da Lei no 8.666, de 21 de junho de 1993. Art. 91. Os contratos e seus aditamentos terão forma escrita e serão juntados ao processo que tiver dado origem à contratação, divulgados e mantidos à disposição do público em sítio eletrônico oficial. § 4º Antes de formalizar ou prorrogar o prazo de vigência do contrato, a Administração deverá verificar a regularidade fiscal do contratado,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						consultar o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e o Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), emitir as certidões negativas de inidoneidade, de impedimento e de débitos trabalhistas e juntá-las ao respectivo processo.
I- será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato de concessão.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - poderá ser aplicada a empresa ou consórcio licitante, concessionária ou controlador.				21.9.1 A referida suspensão alcançará também o Controlador da Concessionária e não poderá ser aplicada por prazo superior a 2 (dois) anos. (CCR Rio/SP)	Lei 12.846 de 01/08/2013	Art. 14. A personalidade jurídica poderá ser desconsiderada sempre que utilizada com abuso do direito para facilitar, encobrir ou dissimular a prática dos atos ilícitos previstos nesta Lei ou para provocar confusão patrimonial, sendo estendidos todos os efeitos das sanções aplicadas à pessoa jurídica aos seus administradores e sócios com poderes de administração, observados o

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						contraditório e a ampla defesa.
Parágrafo único. A pena de declaração de inidoneidade impedirá o responsável de licitar ou contratar com o Poder Público pelo prazo de cinco anos.					Lei nº 14.133 de 01/04/2021	Art. 14. Não poderão disputar licitação ou participar da execução de contrato, direta ou indiretamente: VI - pessoa física ou jurídica que, nos 5 (cinco) anos anteriores à divulgação do edital, tenha sido condenada judicialmente, com trânsito em julgado, por exploração de trabalho infantil, por submissão de trabalhadores a condições análogas às de escravo ou por

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						contratação de adolescentes nos casos vedados pela legislação trabalhista.
				21.9 Além das sanções contratuais previstas, poderá ser aplicada a suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração, observados os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, em decorrência da declaração de caducidade, além das situações previstas na legislação e regulamentação aplicável, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei	Lei nº 14.133 de 01/04/2021	Art. 14. Não poderão disputar licitação ou participar da execução de contrato, direta ou indiretamente: § 5º Em licitações e contratações realizadas no âmbito de projetos e programas parcialmente financiados por agência oficial de cooperação estrangeira ou por organismo financeiro internacional com recursos do

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				nº 8.666, de 21 de junho de 1993. (CCR Rio/SP)		financiamento ou da contrapartida nacional, não poderá participar pessoa física ou jurídica que integre o rol de pessoas sancionadas por essas entidades ou que seja declarada inidônea nos termos desta Lei.
CAPÍTULO IX						
DENÚNCIA ESPONTÂNEA						
Art. 72. A concessionária poderá, antes da realização de qualquer ação de fiscalização pela ANTT, apresentar denúncia espontânea, indicando a					LEI CTN Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966. SEÇÃO IV Responsabilidade por Infrações	Art. 138. A responsabilidade é excluída pela denúncia espontânea da infração, acompanhada, se for o caso, do pagamento do tributo devido e dos juros de mora, ou do depósito

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ocorrência de inconformidade e a adoção de medidas efetivas e imediatas voltadas ao seu saneamento.					Lei nº 9.779 de 19/01/1999	da importância arbitrada pela autoridade administrativa, quando o montante do tributo dependa de apuração. Art. 16. Compete à Secretaria da Receita Federal dispor sobre as obrigações acessórias relativas aos impostos e contribuições por ela administrados, estabelecendo, inclusive, forma, prazo e condições para o seu cumprimento e o respectivo responsável.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§1º A denúncia espontânea constitui ato unilateral da concessionária que independe de aceitação pela ANTT.						
§2º Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo sancionatório ou ação de fiscalização relacionado com a infração.					LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966. SEÇÃO IV Responsabilidade por Infrações Art. 138.	Parágrafo único. Não se considera espontânea a denúncia apresentada após o início de qualquer procedimento administrativo ou medida de fiscalização, relacionados com a infração.
§3º É vedada a apresentação de denúncia espontânea:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- referente à inconformidade que já tenha sido objeto de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta; e						
II- relativa à inconformidade sobre obras obrigatórias e sobre parâmetros de desempenho nos trinta dias que antecederem o término do ano-concessão.						
Art. 73. Apresentada a denúncia espontânea, a concessionária deverá demonstrar o saneamento da irregularidade em até:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- três meses, para infrações relativas a obras obrigatórias;						
II- três meses, para infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura;						
III- cinco dias, para infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura;						
IV- um mês, para infrações relativas a parâmetros de desempenho dos serviços operacionais;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
V - um mês, para infrações relativas a obrigações econômico-financeiras; e						
VI - o prazo estabelecido assinado pela Superintendência competente, para infrações relativas a outras obrigações.						
Parágrafo único. No mesmo prazo previsto no caput, a concessionária deverá apresentar plano para evitar reincidência na inconformidade de mesma natureza.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 74. O acompanhamento do saneamento do descumprimento de obrigação contratual indicado em denúncia espontânea será de competência:						
I - da unidade competente, para infrações referentes a obras obrigatórias e a parâmetros de desempenho; e						
II - da Superintendência competente, nas demais hipóteses.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Parágrafo único. Superado o prazo sem saneamento da inconformidade, o agente de fiscalização adotará as medidas cabíveis.						
Art. 75. A apresentação de denúncia espontânea pela concessionária terá os seguintes efeitos:						
I - exclui a responsabilidade da concessionária, caso cumpridas as condicionantes de que trata o art. 72; e						
II - configura assunção de responsabilidade e renúncia ao direito de defesa e de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
recurso, em caso de não saneamento da inconformidade, desde que o não saneamento e suas consequências estejam diretamente ligados aos fatos constantes da denúncia.						
Parágrafo único. A apresentação de denúncia espontânea não obsta a aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.						

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 76. A concessionária poderá celebrar Compromisso de Ajustamento de Conduta com a ANTT, com o objetivo de corrigir descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares.					Portaria nº 24 de 29/01/2021 Instrução Normativo nº 4 de 21/02/2020 Órgão: CGU	Art. 2º A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá negociar e propor termos de ajustamento de conduta nas modalidades plano de ação ("TAC Plano de Ação") e multas ("TAC Multas"). Art. 1º Os órgãos do Poder Executivo Federal, pertencentes à Administração Pública direta, as autarquias, as fundações, as empresas públicas e as sociedades

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					Resolução nº 5823 de 12/06/2018 Art. 2º	de economia mista, compreendidas na Administração Pública indireta, ainda que se trate de empresa estatal que explore atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, poderão celebrar, nos casos de infração disciplinar de menor potencial ofensivo, Termo de Ajustamento de Conduta-TAC, desde que atendidos os requisitos previstos

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					Deliberação nº 261 de 19/09/2014	nesta instrução normativa. Art. 2º O TAC poderá ser proposto pela ANTT ou pelos Agentes Regulados. §1º Quando provocada pelo Agente Regulado, a proposta de celebração do TAC deverá ser formulada por petição escrita, dirigida à Superintendência competente, interrompendo-se a prescrição da ação punitiva, na forma do art.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					art. 24, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	2º, IV, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Art. 1º Aprovar a celebração de Termos de Ajuste de Conduta- TACs entre a Agência Nacional de Transporte Terrestres- ANTT e as Concessionárias de Rodovias Federais, que assim pleitearem, para adoção de medidas de compensação em decorrência de irregularidades verificadas no âmbito de Processos

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Administrativos Simplificados em trâmite perante esta Agência Reguladora, observados os termos dispostos por esta Agência. V- regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, de modo a assegurar a neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientar e disciplinar a interconexão entre as diferentes

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						ferrovias, e arbitrar as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;
Parágrafo único. A celebração do Compromisso de Ajustamento de Conduta interrompe a mora, em relação às obrigações objeto do ajuste, a partir do início de sua eficácia.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 20; § 5º Verificado o inadimplemento ou mora substancial antes do termo final, na forma do art. 19 da Resolução nº 5.823, de 2018 , a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá instaurar o procedimento previsto neste artigo, de ofício ou mediante proposta da

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional.
Art. 77. O compromisso de ajustamento de conduta será tomado por meio de termo de ajustamento de conduta e terá eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de junho de 1985.					Resolução nº 5823 de 12/06/2018 Art. 1º §2º	§2º O compromisso de ajustamento de conduta será tomado por meio de Termo de Ajustamento de Conduta- TAC e terá por objeto a correção de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, pelo Agente Regulado.
Art. 78. O termo de ajustamento de conduta					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 7; Parágrafo único. O TAC Plano de Ação será

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
seguirá modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente, devendo conter, no mínimo, as seguintes disposições:						acompanhado pelo menos de Anexo A com a relação de obrigações contratuais, legais ou regulamentares descumpridas, contendo:
I - descrição das obrigações descumpridas: a) discriminação detalhada das obrigações contratuais, legais ou regulamentares descumpridas; b) referência específica aos dispositivos descumpridos; c) processos administrativos que tenham por objeto o acompanhamento e a fiscalização de cada obrigação, se houver; e					Portaria nº 24 de 29/01/2021	I - a discriminação da obrigação descumprida; II - o dispositivo contratual, legal ou regulamentar descumprido; III - os processos administrativos que tenham por objeto o acompanhamento e a

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
d) valor de cada obrigação descumprida, ainda que de forma estimada, se for o caso.						fiscalização de cada obrigação, se houver; IV - o valor de cada obrigação descumprida, ainda que de forma estimada, se for o caso; V- o prazo individual para correção de cada obrigação descumprida. Art. 8º O valor referência do TAC Plano de Ação será o total do somatório dos valores das obrigações constantes nos processos administrativos a que faz referência, corrigido monetariamente da data

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						do inadimplemento até a data de assinatura do termo.
II - plano de ação para correção dos descumprimentos: a) detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para corrigir os descumprimentos; b) recursos financeiros e materiais a serem empregados; e c) prazos específicos para a implementação de cada ação. III - cronograma de execução: a) cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das obrigações pactuadas; e					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 7º O TAC Plano de Ação seguirá o modelo previsto no Anexo I a esta Portaria, sem prejuízo das adaptações que se façam necessárias mediante justificativa, observado o disposto nesta Seção e no Capítulo III da Resolução nº 5.823, de 2018 .

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
b) prazo individual para correção de cada obrigação descumprida.						
IV - garantias: a) tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das obrigações; b) valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das obrigações pactuadas; e c) prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do termo de ajustamento de conduta, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
V - fiscalização e monitoramento: a) mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no termo de ajustamento de conduta; b) responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das obrigações; e c) procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do termo de ajustamento de conduta após o seu termo final.						
VI - penalidades pelo descumprimento:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
a) penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das obrigações pactuadas; e b) critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.						
VII - valor de referência do termo de ajustamento de conduta; e						
VIII - procedimentos de revisão e ajustes no termo de ajustamento de conduta.						
Art. 79. O valor de referência do termo de ajustamento de conduta será o somatório dos					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 8º O valor referência do TAC Plano de Ação será o total do somatório

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
valores das obrigações que constituam seu objeto, corrigido monetariamente da data do inadimplemento até a data de assinatura do termo.						dos valores das obrigações constantes nos processos administrativos a que faz referência, corrigido monetariamente da data do inadimplemento até a data de assinatura do termo.
Parágrafo único. A atualização dos valores das obrigações de que trata o <i>caput</i> será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Parágrafo único. A atualização dos valores das obrigações de que trata o <i>caput</i> será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 80. O termo de ajustamento de conduta preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 10. O TAC Plano de Ação preverá obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.
§1º A garantia de que trata o <i>caput</i> deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor de referência.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	§ 1º A garantia de que trata o <i>caput</i> deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor de referência.
§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração					Portaria nº 24 de 29/01/2021	§ 2º A garantia deverá ser apresentada em até 30 (trinta) dias, contados da

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
do termo de ajustamento de conduta sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.						celebração do TAC Plano de Ação, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.
§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no inciso VI do art. 78 possam ser revertidas em desconto tarifário.						
Art. 81. A extinção do termo de ajustamento de conduta por descumprimento não exime a concessionária de					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 22. A extinção do TAC Plano de Ação por descumprimento não exime a concessionária

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
executar as obrigações inadimplidas e previstas no contrato de concessão.						de executar as obrigações inadimplidas e previstas no contrato de concessão. Parágrafo único. A extinção do TAC Multas por descumprimento não exime a concessionária de executar as obrigações já iniciadas.
Art. 82. O termo de ajustamento de conduta preverá a aplicação de multa, observada a seguinte gradação:					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 13. No TAC Multas, será proposto desconto de:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	I- 30% (trinta por cento) para as penalidades nos processos em tramitação ainda desprovidas de decisão em primeira instância;
II- 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	II- 15% (quinze por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para segunda instância;
III- 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	III- 5% (cinco por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Diretoria Colegiada, quando couber.
Art. 83. Para preservação do equilíbrio econômico-financeiro, os efeitos financeiros decorrentes das alterações implementadas pelo termo de ajustamento de conduta em relação ao cronograma físico vigente da concessão serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à sua assinatura.						
Parágrafo único. O termo de ajustamento de conduta						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
deverá prever a aplicação de desconto de reequilíbrio em razão de eventuais atrasos ou inexecução das obrigações nele previstas, a ser considerado na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao seu cumprimento.						
Art. 84. A existência de ação judicial correlata não impede que seja firmado o termo de ajustamento de conduta.						
Art. 85. A assinatura do termo de ajustamento de conduta deve ser precedida					Lei nº 9.469 de 10/06//1997	Art. 1º O Advogado-Geral da União, diretamente ou mediante delegação, e os

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei 9.469, de 10 de julho de 1997.						dirigentes máximos das empresas públicas federais, em conjunto com o dirigente estatutário da área afeta ao assunto, poderão autorizar a realização de acordos ou transações para prevenir ou terminar litígios, inclusive os judiciais.
CAPÍTULO XI						
ACORDO SUBSTITUTIVO DE MULTAS						
Art. 86. A ANTT poderá celebrar acordo substitutivo de multas com a concessionária, visando						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
converter penalidades pecuniárias em obrigações de investimento ou outras ações de interesse público, em benefício dos usuários da concessão.						
§1º O acordo substitutivo de multas poderá abranger penalidades ainda em apuração ou com decisão de mérito definitiva, desde que não inscritas em dívida ativa.						
§2º É condição para a eficácia do acordo substitutivo de multas que a concessionária renuncie à pretensão em todas as demandas judiciais						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
que envolvam os processos sancionatórios que constituam objeto do ajuste.						
§3º A tramitação do acordo substitutivo de multas não suspende o andamento dos processos administrativos sancionadores correlatos.						
Art. 87. As formas de conversão previstas no acordo substitutivo de multas, aplicadas combinada ou isoladamente, são:						
I - desconto ou redução tarifária;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - depósito do valor do acordo em conta específica no âmbito do mecanismo de contas da concessão, a ser utilizada em processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão em favor dos usuários da rodovia;						
III- implementação de novas obrigações para a concessionária, que não estavam previstas originalmente no contrato de concessão; e						
IV - compensação no processo de apuração final						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de haveres e deveres, nos casos em que o tempo de vigência restante do contrato não for compatível com as medidas previstas nos incisos anteriores.						
§1º Nos casos dos incisos I e IV, a implementação do acordo substitutivo de multas independe de qualquer ação da concessionária, cabendo à ANTT a adoção das medidas necessárias à sua efetivação.						
§2º Na hipótese do inciso II, a eficácia do acordo substitutivo fica						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
condicionada ao efetivo depósito do valor na conta correspondente.						
Art. 88. O valor das penalidades que envolvam os processos sancionatórios objeto do acordo poderá sofrer desconto máximo nos seguintes percentuais: I - 50% (cinquenta por cento) para concessionária de classe A ou B; II - 45% (quarenta e cinco por cento) para concessionária de classe C; e III - 40% (quarenta por cento) para concessionária de classe D.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 13. No TAC Multas, será proposto desconto de: I- 30% (trinta por cento) para as penalidades nos processos em tramitação ainda desprovidas de decisão em primeira instância; II- 15% (quinze por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para segunda instância;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						III- 5% (cinco por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para Diretoria Colegiada, quando couber.
§1º Os descontos máximos previstos no <i>caput</i> somente serão concedidos caso o acordo abranja a totalidade de processos administrativos sancionadores não administrativa, no momento do protocolo da proposta de acordo, e implica renúncia e a discussão de mérito em todos eles.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§2º Caso a concessionária opte pela inclusão de apenas parte de seu acervo de processos administrativos sancionadores, os descontos serão graduados da seguinte maneira:						
[TABELA] Classes / 1ª instância / 2ª instância						
§3º Não será concedido desconto sobre os valores das multas nos processos com decisão definitiva já transitada em julgado.						
§4º Os descontos tratados neste artigo não serão					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 13; § 2º Os descontos de que trata este artigo

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
cumulativos com quaisquer outros descontos previstos em normas da ANTT.						não poderão ser cumulados com qualquer outro desconto previsto no contrato de concessão ou na regulamentação da ANTT.
Art. 89. O acordo substitutivo de multas observará modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente e será acompanhado de anexos contendo:					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 11; Parágrafo único. O TAC Multas será acompanhado de pelo menos dois anexos: I - Anexo A: relação de penalidades objeto do termo de ajustamento de conduta, contendo:
I- os números dos processos administrativos sancionadores;					Portaria nº 24 de 29/01/2021	a) os processos administrativos sancionadores;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - a respectiva fase processual de cada um deles, evidenciando a instância em que tramita;					Portaria nº 24 de 29/01/2021	b) a respectiva fase processual, evidenciando a instância em que tramita;
III- o valor pecuniário de cada penalidade;					Portaria nº 24 de 29/01/2021	c) o valor pecuniário de cada penalidade;
IV- o desconto concedido, de forma global ou individual, se for o caso; e					Portaria nº 24 de 29/01/2021	d) o desconto concedido para cada penalidade ou de forma global, na forma do art. 13;
V - a renúncia da concessionária às ações judiciais correlatas.						
Art. 90. Nas hipóteses em que o acordo substitutivo de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
multas implicar a execução de novas obrigações, o acordo deverá conter, além dos requisitos previstos no art. 89, no mínimo, as seguintes informações:						
I - descrição das novas obrigações: a) discriminação detalhada das novas obrigações de investimento ou ações de interesse público a serem implementadas pela concessionária; b) apresentação da relação dos investimentos classificados por ordem de prioridade, estabelecida por meio de análise multicritério, considerando elementos como aprimoramento da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
segurança viária, melhoria do nível de serviço, abrangência de usuários beneficiados e necessidade de desapropriação, licenciamento ambiental ou outra autorização governamental; c) referência específica aos objetivos e benefícios esperados das novas obrigações; e d) valor total estimado de cada nova obrigação, com todos os custos relacionados, inclusive os custos com projetos, estudos, licenciamentos, <i>royalties</i>, remoção de interferência, desapropriação, conservação, manutenção, operação e monitoração, se for o caso.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - plano de ação para implementação das novas obrigações: a) detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para implementar as novas obrigações; b) recursos financeiros e materiais a serem empregados; e c) prazos específicos para a implementação de cada ação.						
III - cronograma de execução: a) cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
novas obrigações pactuadas; e b) prazo individual para a implementação de cada nova obrigação.						
IV - garantias: a) tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das novas obrigações; b) valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das novas obrigações pactuadas; e c) prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do acordo, sob pena de rescisão e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
aplicação das penalidades previstas.						
V - fiscalização e monitoramento: a) mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no acordo; b) responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das novas obrigações; e c) procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do acordo após o seu termo final.						
VI - penalidades pelo descumprimento: a) penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ou total das novas obrigações pactuadas; e b) critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas. VII - procedimento de revisão e ajustes no acordo; e VIII - valor de referência do acordo.						
Art. 91. O valor de referência do acordo substitutivo de multas será o somatório dos valores das penalidades aplicáveis, relativos aos processos administrativos sancionatórios incluídos no acordo.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Parágrafo único. A atualização dos valores das obrigações de que trata o caput será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.						
Art. 92. Os valores estimados dos investimentos serão considerados no fluxo de dispêndios marginais decorrentes do acordo substitutivo de multas.						
Parágrafo único. Os valores obtidos de projeto executivo e orçamento efetivamente						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
aceitos pela ANTT substituirão os valores estimados, até o limite estabelecido no acordo.;						
Art. 93. Na hipótese do art. 90, o acordo substitutivo de multas preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.						
§1º A garantia de que trata o <i>caput</i> deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor total das novas						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
obrigações previstas no acordo.						
§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.						
§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no inciso VI do art. 90 possam ser revertidas em desconto tarifário.					§5º, art. 11, Resolução 5.823 de 12 de junho de 2018	§5º As penalidades previstas nos incisos VI e VII poderão ser executadas por meio de desconto tarifário, concedidos diretamente pela ANTT, ficando, neste caso, dispensada a apresentação das

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						garantias previstas no inciso IX deste artigo.
Art. 94. A fiscalização do cumprimento do acordo substitutivo de multas será realizada conforme estabelecido no termo de acordo, podendo ser fixados marcos intermediários de fiscalização, conforme metas do plano de ação.						
§1º Para cada etapa, será elaborado um relatório preliminar de fiscalização e, ao final, um relatório final, que documentarão o					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 20; § 2º A comissão de processo administrativo elaborará relatório preliminar quanto ao cumprimento do termo de ajustamento

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
progresso e a conclusão das obrigações estabelecidas.						de conduta, do qual constarão, entre outras considerações tidas como pertinentes:
§2º A concessionária será notificada para manifestar-se sobre os relatórios preliminares e sobre o relatório final no prazo de quinze dias.					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 20, § 3º A concessionária será notificada para manifestar-se a respeito do relatório preliminar no prazo de 15 (quinze) dias.
§3º Apresentada ou não a manifestação pela concessionária no prazo de que trata o §2º, a Superintendência competente elaborará parecer final e submeterá					Portaria nº 24 de 29/01/2021	Art. 20; § 4º Apresentada manifestação pela concessionária ou decorrido o prazo de que trata o § 3º, a comissão de processo administrativo elaborará

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
proposta de deliberação à Diretoria Colegiada, apontando o cumprimento, descumprimento parcial ou total do acordo, com as consequências decorrentes.						relatório final e proposta de deliberação sugerindo extinção por cumprimento, descumprimento parcial ou descumprimento total, encaminhando os autos à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária para remessa à deliberação da Diretoria Colegiada.
§4º O acordo será considerado cumprido se atingido percentual superior a 90% (noventa por cento) de execução acumulada das obrigações estabelecidas,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
permanecendo a concessionária obrigada a concluir as obras ou investimentos já iniciados, para garantir sua plena funcionalidade.						
Art. 95. O acordo deve conter cláusula que preveja que, na hipótese de impossibilidade total ou parcial de cumprimento das novas obrigações estabelecidas por razões não atribuíveis à concessionária, a parcela restante das obrigações será convertida em redução tarifária, desde que a parte						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
executada seja plenamente funcional.						
Art. 96. Quando constatado o descumprimento total ou parcial das novas obrigações assumidas no acordo substitutivo de multas, serão aplicáveis multas com a seguinte gradação: I- 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas; II- 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30%					Portaria nº 24 de 29/01/2021 ANEXO I TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDOTA NA MODALIDADE PLANO DE AÇÃO ("TAC Plano de Ação")	CLÁUSULA SÉTIMA - EFEITOS DO DESCUMPRIMENTO DO TAC PLANO DE AÇÃO O descumprimento do TAC Plano de Ação ensejará, alternativa ou cumulativamente, a critério da ANTT: I- aplicação de multa;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
(trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas; e III- 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.						
Parágrafo único. O valor não executado, acrescido dos valores das multas previstas nesse dispositivo, serão convertidos em desconto tarifário na revisão ordinária subsequente à deliberação						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da ANTT acerca do cumprimento do acordo.						
Art. 97. A espécie de termo de ajustamento de conduta na modalidade multas, prevista no art. 1º, §3º da Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, deixa de ser aplicável às concessões rodoviárias a partir da vigência desta norma.					art. 1º, §3º da Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018	§3º Nos casos em que os descumprimentos de obrigações contratuais ou regulamentares pelo Agente Regulado já tenham sido corrigidos ou tenham exauridos seus efeitos, o TAC terá por objetivo compensar os efeitos do descumprimento, por meio da execução de obrigações não previstas originalmente no instrumento de outorga.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 98. As normas procedimentais estabelecidas na Resolução nº 5823, de 2018, regerão o processamento do acordo substitutivo de multas até a edição de regramento específico pela ANTT.					Resolução nº 5.823 de 12 de junho de 2018	Dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta a serem firmados no âmbito da ANTT para correção ou compensação de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, e dá outras providências
Art. 99. A assinatura do acordo substitutivo de multas deve ser precedida de autorização da Advocacia-					Lei nº 9.469 de 10/06//1997	Art. 1º O Advogado-Geral da União, diretamente ou mediante delegação, e os dirigentes máximos das

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Geral da União, nos termos da Lei nº 9.469, de 1997.						empresas públicas federais, em conjunto com o dirigente estatutário da área afeta ao assunto, poderão autorizar a realização de acordos ou transações para prevenir ou terminar litígios, inclusive os judiciais.

CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS

Disposições Gerais

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 100. As concessionárias serão classificadas pela Superintendência competente, considerando cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão e na regulação da ANTT, a partir da qual será dispensado tratamento fiscalizatório diferenciado.						
§ 1º A classificação das concessionárias será realizada anualmente e vigorará durante o período de vigência do plano anual de fiscalização do ano civil						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
subsequente à sua aprovação.						
§ 2º A definição dos indicadores e parâmetros na metodologia de classificação das concessionárias não altera o dever da concessionária de atender ao escopo, aos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações, previstas nos contratos de concessão.						
Art. 101. Até a realização da primeira classificação, as concessionárias receberão um tratamento fiscalizatório equivalente à classe B.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 102. No primeiro quadriênio de classificação, as concessionárias serão categorizadas em quatro classes de acordo com sua nota global- NG, da seguinte forma:						
[TABELA] - Classe – Primeiro ano de Classificação / Segundo ano de Classificação / Terceiro ano de classificação / A partir do quarto ano de classificação						
Art. 103. Enquanto a classificação das concessionárias para o ano seguinte não for aprovada,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
vigorará a classificação anual anterior.						
Art. 104. Durante a fase de trabalhos iniciais, a concessionária não será submetida à classificação.						
Art. 105. No primeiro ano-concessão da fase de recuperação, a concessionária será classificada como:						
I - Classe B, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
prazo previsto no contrato de concessão;						
II- Classe C, caso não tenha cumprido todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo previsto no contrato de concessão.						
Art. 106. Até o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, a concessionária será classificada como:						
I - Classe A, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão anterior com antecedência de doze meses ao prazo previsto no contrato de concessão;						
II - Classe B, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo previsto no contrato de concessão; ou						
III- Classe C, caso tenha não cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
prazo previsto no contrato de concessão.						
Seção II						
Tratamento dos dados da classificação das concessionárias						
Art. 107. A Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração dos dados relativos aos indicadores em até seis meses antes do início da sua vigência.						
§1º Para realização da classificação de cada concessionária, serão considerados os seus dados relativos ao ano-concessão						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
completo, imediatamente anterior à apuração.						
§2º Os dados de entrada considerados na classificação das concessionárias serão processados, preferencialmente, a partir de sistema informatizado indicado pela ANTT, fornecidos pelos agentes indicados no §1º do art. 5º.						
§3º Identificada inconsistência substancial nos dados a concessionária será instada a se manifestar no prazo improrrogável de quinze dias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§ 4º A unidade competente analisará a manifestação de que trata o §3º e em caso de impossibilidade de obtenção ou tratamento dos dados:						
I - será atribuída nota zero, caso a impossibilidade decorra por responsabilidade da concessionária; e						
II - o indicador ou subindicador será desconsiderado, e a nota global será calculada com base nos demais indicadores ou subindicadores, observada a						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
proporcionalidade dos pesos, nas demais hipóteses.						
Art. 108. A ANTT poderá, a qualquer tempo, realizar inspeção especial desses dados de entrada considerados na classificação, inclusive por amostragem, de modo a assegurar a fidedignidade dos dados, mediante procedimentos como:						
I- inspeção <i>in loco</i> ; e						
II - levantamento de informações georreferenciadas relativas às ambulâncias e guinchos na						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
prestação dos serviços de socorro médico e mecânico.						
Seção III						
Publicação da classificação das concessionárias						
Art. 109. A Superintendência competente aprovará, por meio de ato específico, a classificação das concessionárias após a conclusão da análise da manifestação da concessionária.						
§1º A Superintendência dará ciência à concessionária sobre a classificação apurada, assegurando-lhe o						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
direito de se manifestar acerca dos resultados.						
§2º Qualquer concessionária poderá recorrer à Diretoria em face dos cálculos e das notas constantes da classificação das concessionárias, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato de que trata o <i>caput</i> .						
§ 3º Após julgamento dos recursos, em caso de provimento, a Superintendência competente retificará o ato						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de aprovação da classificação das concessionárias.						
§4º Caso a classificação das concessionárias seja, por qualquer razão, invalidada ou tenha sua aplicação obstada, aplica-se a classificação anteriormente aprovada.						
Seção IV						
Metodologia de classificação das concessionárias						
Art. 110. A classificação das concessionárias será determinada:						
I - pelo cumprimento das obrigações das fases de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
trabalhos iniciais e de recuperação conforme os prazos previstos no contrato de concessão; e						
II - pelo ranqueamento resultante da ordenação decrescente das notas globais obtidas por cada concessionária.						
§ 1º As concessionárias serão classificadas de acordo com a ordem decrescente de suas notas globais e serão categorizadas em quatro classes, de acordo com sua nota global, da maior para menor:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I – classe A;						
II – classe B;						
III – classe C; e						
IV – classe D.						
Art. 111. Após o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, a concessionária será submetida à classificação de acordo com a nota global obtida a partir dos dados observados para os subindicadores e indicadores.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§ 1º A cada indicador será atribuído um peso na definição da fórmula de cálculo da nota global.						
§ 2º Para cada indicador ou subindicador, será atribuída nota correspondente à média obtida a partir dos dados observados no ano-concessão, distribuídos em quatro níveis, com a seguinte pontuação:						
I- nível 1: nota dez;						
II- nível 2: nota sete;						
III- nível 3: nota quatro; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV- nível 4: nota zero.						
Art. 112. Os três macroindicadores considerados na classificação das concessionárias serão:						
I- conservação e manutenção da infraestrutura;						
II - execução de obras obrigatórias; e						
III - serviços e atendimento aos usuários.						
Art. 113. O macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura será composto						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:						
I- pavimento: 20% (vinte por cento);						
II- sinalização: 10% (dez por cento);						
III - sistema de drenagem e obras-de-arte correntes: 5% (cinco por cento);						
IV - manutenção e conservação das obras-de-arte especiais: 5% (cinco por cento); e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
V - índice de desempenho ambiental: 2,5% (cinco por cento).						
§ 1º A nota do indicador de pavimento será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:						
I - índice de irregularidade longitudinal;						
II- deflexão característica;						
III- trilha de roda;						
IV - <i>International Friction Index</i> (IFI); e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
V - percentual de trincamento.						
§ 2º Na aferição do índice de irregularidade longitudinal e da deflexão característica, serão considerados apenas os segmentos de pavimento flexível.						
§ 3º A nota do indicador de sinalização será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:						
I - retrorreflexão da sinalização horizontal;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - retrorreflexão da sinalização vertical e aérea;						
III- estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea; e						
IV- estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea.						
§ 4º A nota do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- estado de conservação da drenagem superficial; e						
II- estado de conservação da drenagem profunda.						
§ 5º A nota do indicador de obras-de-arte especiais será obtida segundo a metodologia definida na NORMA DNIT 010/2004 - PRO;						
§ 6º A nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA) será obtida observando a publicação anual do resultado final pela						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ANTT, em seus meios de comunicação oficiais.						
Art. 114. O macroindicador de execução de obras obrigatórias será composto pelos seguintes indicadores, com os seguintes pesos sobre a nota:						
I- índice de execução anual: 5% (cinco por cento); e						
II - índice de execução acumulada: 25% (vinte e cinco por cento).						
§ 1º A nota do indicador de índice de execução anual será obtida pelo percentual						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
correspondente às obras obrigatórias executadas, em avanço físico, em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão para o período, incluindo as postergações de obras, para cada ano-concessão completo do período de análise considerado.						
§ 2º A nota do indicador de índice de execução acumulada será obtida pelo percentual correspondente obras obrigatórias executadas, em avanço físico, em relação ao total de obras previstas no contrato de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão para o período, incluindo as postergações de obras, do início da concessão até o período de análise considerado.						
§ 3º Os indicadores de que tratam este artigo serão aferidos, inclusive mediante apuração de média ponderada quando ambos os critérios forem utilizados:						
I - pelo avanço físico do cronograma do fluxo de caixa, para os contratos de concessão que contenham plano de negócios; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II- Fator D, para os contratos de concessão que não contenham plano de negócios ou para as obras pactuadas conjuntamente com a aplicação de desconto de reequilíbrio.						
§ 4º Na apuração dos indicadores de que trata este artigo, serão considerados na contabilização das inexecuções os descumprimentos em razão de evento cujo risco foi alocado à concessionária pelo contrato de concessão.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 115. O macroindicador de serviços e atendimento aos usuários será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:						
I- plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo: 10% (dez por cento);						
II- serviço de socorro médico: 10% (dez por cento); e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
III - serviço de socorro mecânico: 10% (dez por cento).						
§ 1º A nota do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:						
I- índice de solução;						
II - satisfação com o atendimento;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
III- reclamações respondidas; e						
IV- prazo médio de respostas.						
§ 2º Será atribuída nota zero ao indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo caso a concessionária não esteja cadastrada na plataforma durante a integralidade do ano-concessão considerado.						
§ 3º A nota do indicador de serviço de socorro médico						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por ambulâncias tipo C e tipo D.						
§ 4º Para fins do disposto no § 3º, será considerado apenas o primeiro atendimento por ambulância, seja tipo C ou tipo D, para cada ocorrência, contabilizando-se o tempo a partir da identificação da ocorrência pela						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessionária ou do acionamento pelo usuário, o que ocorrer primeiro.						
§ 5º A nota do indicador de serviço de socorro mecânico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por guincho leve e guincho pesado.						
§ 6º Quando o contrato de concessão não estabelecer parâmetros de desempenho						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
distintos para atendimento por ambulância tipo C e ambulância tipo D, e para guincho leve e por guincho pesado, considera-se, para fins exclusivos da apuração da nota do indicador, que o tempo de atendimento por ambulância tipo D e por guincho pesado deverá ser o dobro daquele definido para ambulância tipo C e por guincho leve, respectivamente.						
§ 7º A contabilização das ocorrências de atendimento de socorro médico ou mecânico, que tenham						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
tempo de atendimento equivalente a zero, será realizada conforme o recebimento dos relatórios de monitoração.						
Art. 116. A nota global de cada concessionária será obtida pela média das notas observadas para cada indicador ou subindicador do ano-concessão completo considerado na apuração, nos termos do Anexo IV.						
§1º No cômputo da nota global, a parcela referente ao Índice de Desempenho Ambiental						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
(IDA) será considerada como "pontuação extra", adicionando até 2,5% ao resultado final, como forma de incentivo para que as concessionárias adotem práticas que minimizem os impactos ambientais e promovam a sustentabilidade.						
§2º Observados os pesos previstos no <i>caput</i> , a nota global de cada concessionária						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
será obtida pela média das notas observadas para cada indicador ou subindicador do ano-concessão completo na apuração, de acordo com a seguinte fórmula:						
$NG = 0,20 \left(\frac{\overline{P_{IRI}} + \overline{P_{IC}} + \overline{P_{IR}} + \overline{P_{IRPASS}}}{5} \right) + 0,10 \left[0,5 \overline{N_{CIV}} + 0,5 \left(\frac{\overline{N_{CIV}} + \overline{N_{CIV}}}{3} \right) \right] + 0,05 \left(\frac{\overline{O_{MOT}} + \overline{O_{MOT}}}{2} \right) + 0,05 \overline{DIT} + 0,025 \overline{DIT} + 0,05 \overline{O_{MOT}} + 0,25 \overline{O_{MOT}} + 0,10 \left(\frac{\overline{U_{CIV}} + \overline{U_{CIV}} + \overline{U_{CIV}} + \overline{U_{CIV}}}{4} \right) + 0,10 \overline{U_{CIV}} + 0,10 \overline{U_{MOT}}$						
onde:						
NG : nota global;						
P_{IRI} : nota média do subindicador de índice de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
irregularidade longitudinal do indicador de pavimento;						
$\overline{P_{DC}}$: nota média do subindicador de deflexão característica do indicador de pavimento;						
$\overline{P_{TR}}$: nota média do subindicador de trilha de roda do indicador de pavimento;						
$\overline{P_{IFI}}$: nota média do subindicador de International Friction						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Index (IFI) do indicador de pavimento;						
$\overline{P_{\%TRIN}}$: nota média do subindicador de percentual (%) de trincamento do indicador de pavimento;						
$\overline{S_{RSH}}$: nota média do subindicador de retrorreflexão da sinalização horizontal do indicador de sinalização;						
$\overline{S_{RSV}}$: nota média do subindicador de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
retroreflexão da sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;						
$\overline{S_{SSV}}$: nota média do subindicador de estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;						
$\overline{S_{CSV}}$: nota média do subindicador de estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
$\overline{OAC_{DS}}$: nota média do subindicador de estado de conservação da drenagem superficial do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;						
$\overline{OAC_{DP}}$: nota média do subindicador de estado de conservação da drenagem profunda do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
$\overline{OAE}$: nota do indicador de obras-de-arte especiais;						
$\overline{IDA}$: nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA);						
$\overline{O_{EAn}}$: nota média do indicador de índice de execução anual do macroindicador de execução de obras obrigatórias;						
$\overline{O_{EAc}}$: nota média do indicador de índice de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
execução acumulada do macroindicador de execução de obras obrigatórias;						
$\overline{U_{IS}}$: nota média do subindicador de índice de solução do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;						
$\overline{U_{SA}}$: nota média do subindicador de índice de satisfação com o atendimento do indicador de plataforma digital oficial da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;						
$\overline{U_{RR}}$: nota média do subindicador de índice de reclamações respondidas do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;						
$\overline{U_{PR}}$: nota média do subindicador de índice de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
prazo médio de respostas do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;						
$\overline{U_{SMéd}}$: nota média do indicador de serviço de socorro médico do macroindicador de serviços e atendimento aos usuários; e						
$\overline{U_{SMec}}$ nota média do indicador de serviço de socorro mecânico do						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
macroindicador de serviços e atendimento aos usuários..						
CAPÍTULO XIII						
REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA						
Art. 117. O regime de recuperação regulatória é um instrumento de gestão contratual excepcional e transitório destinado a promover a recuperação de concessões com desempenho insatisfatório e que apresentem risco de extinção contratual por caducidade.	Seção II Do Serviço Adequado 29. Este contrato pressupõe a prestação de serviço adequado, que a Concessionária deve assegurar durante todo prazo de concessão. 30. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade,	SERVIÇO ADEQUADO 15.1. A Concessionária deverá assegurar durante todo o prazo de Concessão serviço adequado que caracteriza o objeto deste Contrato na exploração do Lote Rodoviário. 15.2. O serviço adequado que caracteriza o objeto deste Contrato é o que	13 Direitos e Obrigações dos Usuários 13.1 Sem prejuízo de outros direitos e obrigações previstos em lei, regulamentos da ANTT e em outros diplomas legais aplicáveis, são direitos e obrigações dos usuários do Sistema Rodoviário:	8.1.5 A Concessionária declara e garante ao Poder Concedente que a qualidade dos projetos, da execução e da manutenção das obras e dos serviços objeto da Concessão é, e será, durante a vigência da Concessão, suficiente e adequada ao cumprimento do Contrato e do PER, responsabilizando-se	Lei nº 8.987/1995	Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. § 1o Serviço adequado é o que satisfaz as

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e para os fins previstos nesta seção fica desde logo estabelecido, que a Rodovia, em todo o seu percurso deverá operar há hora de pico de Capacity Manual – Special Report 209 – 3ª edição de 1985, editado parcialmente pelo Instituto de Pesquisas	satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. 15.3. Para os fins previstos neste Contrato, considera-se: i) cortesia na prestação dos serviços: tratamento adequado aos usuários; Transbrasiliana Autopista Fluminense	(i) Obter e utilizar os serviços relacionados à Concessão, observadas a normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da ANTT; (ii) receber da ANTT e da Concessionária informações para o uso correto do serviço prestado pela Concessionária e para a defesa de interesses individuais ou coletivos; 32 Caducidade 32.1 A União poderá, mediante proposta da ANTT, declarar a	integralmente por qualquer desconformidade com os Parâmetros de Desempenho, com os Parâmetros Técnicos, com o Escopo e especificações técnicas mínimas estabelecidas. 35 Caducidade 35.1 O Poder Concedente poderá, mediante proposta da ANTT, decretar a caducidade da Concessão na hipótese de inexecução total ou parcial		condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	Rodoviárias IPR/DNER, em 1992. 31. Para os fins previstos no item anterior, considera-se: i) cortesia na prestação dos serviços: tratamento adequado aos usuários da rodovia; Seção VIII Dos direitos e das obrigações da Concessionária 81 Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no		caducidade da concessão na hipótese de inexecução total ou parcial do contrato, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Concessionária: 32.1.1 prestar os serviços objeto deste contrato de forma inadequada ou deficiente, tendo por base os Parâmetros de Desempenho; MGO 050	do Contrato, observado o disposto em regulamentação específica da ANTT e normas legais pertinentes, e especialmente nos seguintes casos: 35.1.1 prestação inadequada ou deficiente dos serviços objeto deste Contrato de forma recorrente, tendo por base os Parâmetros de Desempenho;		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
	Programa de Exploração da Rodovia, incumbe à Concessionária: a) Prestar serviço adequado; Nova Dutra			CCR Rio/SP		
§1º A implementação do RRR constitui decisão discricionária da ANTT, como alternativa à instauração ou continuidade de processo de caducidade, não constituindo direito da concessionária.						
§2º A aplicação do regime de recuperação regulatória não pode importar em alteração do equilíbrio econômico-						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
financeiro do contrato ou de sua matriz de risco.						
Art. 118. A aplicação do regime de recuperação regulatória será cabível quando a ANTT identificar o cumprimento dos requisitos para a abertura do processo de caducidade ou elementos que indiquem que a concessão está próxima dessa condição, oferecendo à concessionária uma última oportunidade para sanar as irregularidades e retornar à conformidade contratual, conforme o art. 38, §3º, da Lei nº 8.987/95.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§1º A inclusão no RRR deverá ser precedida de uma avaliação detalhada da situação da concessão, incluindo análise de desempenho, situação financeira e cumprimento das obrigações contratuais, bem como de uma análise técnica e jurídica que demonstre a viabilidade da recuperação da concessão no prazo estabelecido.						
§2º Cada concessão poderá se submeter ao Regime de Recuperação Regulatória uma única vez, salvo se sobrevirem razões						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
excepcionais que justifiquem nova submissão ao regime.						
Art. 119. O ingresso no Regime de Recuperação Regulatória implica o reconhecimento, pela concessionária, do descumprimento do contrato de concessão e na concordância com a extinção por caducidade em caso de descumprimento do Plano de Recuperação da Concessão acordado entre as partes.						
Parágrafo único. A concessionária deve renunciar a qualquer						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
pretensão de obstar, seja judicialmente, seja em arbitragem, o encerramento do contrato em caso de insucesso do Plano de Recuperação da Concessão, sem prejuízo de buscar indenização e quaisquer ressarcimentos que entenda cabíveis após o encerramento do contrato.						
Art. 120. O regime de recuperação regulatória terá a duração de dois anos, período durante o qual a concessionária deverá cumprir um Plano de Recuperação da Concessão						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
específico, a ser acordado com a ANTT.						
§ 1º O Plano de Recuperação da Concessão deverá considerar a avaliação detalhada da situação da concessão para estabelecer medidas adequadas e suficientes para retomar o pleno cumprimento das obrigações contratuais.						
§ 2º O Plano de Recuperação da Concessão poderá contemplar as seguintes medidas, alternativa ou cumulativamente, entre						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
outras necessárias à viabilização da concessão:						
I – suspensão, inclusão ou exclusão de obrigações no contrato de concessão;						
II - Reprogramação de obrigações vencidas e vincendas;						
III - Antecipação ou diferimento de incidência de débitos e créditos acumulados, inclusive Fator D ou Fator C;						
IV - Suspensão da aplicação de novas penalidades pelo						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
descumprimento de determinadas obrigações;						
V- Celebração de Termo de Ajustamento de Conduta ;						
VI - Celebração de Acordo Substitutivo de Multas, quando aplicável;						
VII - Estabelecimento de metas e indicadores de desempenho que deverão ser periodicamente avaliados pela ANTT; e						
VIII - Atualização ou revisão de parâmetros contratuais.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§3º A inclusão ou a exclusão de novos investimentos somente poderá ocorrer após findado o Regime de Recuperação Regulatória, salvo exceções previstas em ato normativo específico.						
§4º A concessionária deverá apresentar relatórios trimestrais de progresso à ANTT, demonstrando o cumprimento das metas						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
estabelecidas no plano de recuperação da concessão.						
§5º A ANTT deverá elaborar um plano específico de fiscalização, com periodicidade semestral, para aferir o cumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, tendo caráter predominantemente educativo e orientativo.						
Art. 121. Ao término do Regime de Recuperação Regulatória, a ANTT deverá realizar uma avaliação final abrangente do desempenho						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da concessionária, a ser conduzida por uma comissão de três servidores, abrangendo os seguintes aspectos:						
I- Cumprimento dos itens do Plano de Recuperação da Concessão;						
II - Alcance das metas estabelecidas;						
III - Execução dos investimentos programados; e						
IV - Cumprimento dos parâmetros de desempenho;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
V - Análise da condição econômica da concessionária.						
§1º A avaliação final será formalizada por meio de parecer técnico conclusivo sobre a evolução da concessão e a desconfiguração dos elementos que ensejariam a extinção da concessão por caducidade.						
§2º A ANTT poderá, a seu critério, estender o prazo do regime de recuperação regulatória por mais um ano, caso julgue necessário para a						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
completa recuperação da concessionária, desde que haja justificativa técnica e jurídica para tal medida.						
§3º Ao final do prazo do regime de recuperação regulatória, a classificação da concessionária deverá ser atualizada pela ANTT com base nos resultados da avaliação final.						
Art. 122. Com base na avaliação final, a Diretoria Colegiada da ANTT decidirá se a concessão deve ser considerada recuperada, caso a concessionária tenha						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
cumprido satisfatoriamente o Plano de Recuperação da Concessão e sanado as irregularidades, com retorno ao regime contratual ordinário, ou se deve ser considerada não recuperada, determinando a abertura do processo de caducidade.						
Art. 123. Durante o período do Regime de Recuperação Regulatória, a concessionária deverá manter a ANTT informada sobre qualquer evento relevante que possa impactar o cumprimento do Plano de Recuperação da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Concessão ou o desempenho da concessão.						
§1º A concessionária deverá notificar a ANTT, por escrito, sobre qualquer evento de natureza técnica, financeira ou operacional que possa afetar significativamente o andamento do Plano de Recuperação da Concessão, no prazo máximo de 5 dias úteis a partir da ocorrência do evento.						
§2º A ANTT poderá solicitar informações adicionais e realizar auditorias específicas para verificar a veracidade						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
das informações prestadas pela concessionária.						
Art. 124. A ANTT poderá, a qualquer momento, revisar as condições do Regime de Recuperação Regulatória, incluindo o Plano de Recuperação da Concessão, com base nas informações recebidas e nas avaliações periódicas realizadas.						
Parágrafo único: Qualquer revisão das condições do RRR deverá ser formalizada por meio de ato administrativo devidamente justificado.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 125. A aplicação do Regime de Recuperação Regulatória não exige a concessionária de suas obrigações contratuais e legais, exceto naquilo que dispuser diversamente o Plano de Recuperação da Concessão.						
Art. 126. O Regime de Recuperação Regulatória poderá ser extinto antecipadamente pela ANTT em caso de descumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, resultando						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
na imediata abertura do processo de caducidade.						
§1º A extinção antecipada do RRR ocorrerá nas seguintes hipóteses:						
I - Não cumprimento dos itens do Plano de Recuperação da Concessão nos prazos estabelecidos;						
II- Falta de apresentação dos relatórios trimestrais de progresso;						
III - Descumprimento dos parâmetros de desempenho acordados;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV- Ocorrência de eventos de natureza técnica, financeira ou operacional que comprometam a recuperação da concessão e não sejam devidamente comunicados à ANTT;						
V- Qualquer outra situação que evidencie a incapacidade da concessionária de cumprir com os compromissos assumidos no Plano de Recuperação da Concessão.						
§2º A decisão de extinção antecipada do RRR será tomada pela Diretoria Colegiada da ANTT, por						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
proposta fundamentada da Superintendência competente, assegurada a manifestação prévia da concessionária.						
§3º A abertura do processo de caducidade será imediata após a formalização da extinção antecipada do RRR, observando os procedimentos legais e regulamentares aplicáveis.						
Art. 127. Em caso de insucesso do Regime de Recuperação Regulatória, a abertura do processo de caducidade não obsta o						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
processamento de pedido de relicitação, nos termos da lei.						
Parágrafo único. Não será admitido o Regime de Recuperação Regulatória para as concessões que estão com relicitação em curso.						
Art. 128. O procedimento para a implementação e acompanhamento do Regime de Recuperação Regulatória deverá ser disciplinado por instrução normativa específica a ser expedida pela ANTT.						
Parágrafo único. Divergências relacionadas ao Plano de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Recuperação da Concessão deverão ser resolvida pelas partes prioritariamente por meio de autocomposição e, caso não seja possível, exclusivamente por arbitragem, inclusive quanto ao pedido de liminares.						
CAPÍTULO XIV						
ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS						
Art. 129. A primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 5.950, de 20 de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:						
"Art. 18."						
Parágrafo único. A concessionária deverá disponibilizar em seu sítio eletrônico espaço exclusivo para os usuários com informações sobre os pedágios automáticos, os seus respectivos valores, meios e formas de pagamento, indicação das obras com cronograma (iniciadas e futuras, bem						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
como quais serão financiadas pelo pedágio), canais de atendimento da concessionária, tanto físico quanto remoto, telefones de contato, indicação da plataforma Consumidor.gov.br, bem como demais informações de interesse do consumidor, conforme a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.						
Art. 18-A. O atendimento presencial dos usuários deverá considerar todas as formas de interação da concessionária com estes para atendimento das suas						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
demandas, inclusive sobre informações e pagamentos.						
Art. 18-B. Deverá ser garantido o atendimento presencial para os usuários para o tratamento das demandas relacionadas a pagamento eletrônico da tarifa de pedágio.						
Art. 18-C. Deverá ser garantido o atendimento na plataforma Consumidor.gov.br e demais meios de atendimento, além do atendimento telefônico, via Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC) neste						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
caso, vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana.						
.....” (NR)						
Art. 19.....						
.....						
§1º No ambiente específico no sítio eletrônico da concessionária as seguintes informações voltadas para o público de usuários-consumidores deverão ter destaque:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I- valores sazonais das tarifas (de forma separada) e dos respectivos descontos tarifários conforme o período da sazonalidade (durante a semana e final de semana) ou valores dinâmicos, quando for o caso;						
II - métodos de identificação do veículo como leitura de etiqueta eletrônica e placas de veículos;						
III - formas e meios de pagamento;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV- localização dos pórticos com os pedágios automáticos;						
V - benefícios para os usuários-consumidores com a cobrança em Fluxo Livre, pedágio eletrônico, dentre outros;						
VI - direitos dos usuários-consumidores;						
VII - canais de atendimento da empresa em tempo real e presencial;						
VIII - indicação das Bases Operacionais e de Serviço de Atendimento ao Usuário no						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
trecho concedido e outros lugares para atendimento acerca do pagamento das tarifas de pedágio, dentre outros;						
IX - endereço para a plataforma Consumidor.gov.br;						
X - indicadores dos atendimentos aos usuários, conforme arts. 18-A, 18-B e 18-C;						
XI - obras previstas no planejamento anual, com identificação dos responsáveis técnicos;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
XII- obras em andamento e a iniciar com o respectivo cronograma, referente ao trecho submetido ao Sandbox Regulatório, caso a concessionária venha a participar deste ambiente experimental, conforme regulamentação específica;						
XIII- limite de velocidade na via;						
XIV - multa de trânsito por evasão de pedágio, informando que ela não isenta do pagamento da tarifa;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
XV - período em que o usuário-consumidor ficará isento da cobrança de multa ou encargos adicionais;						
XVI - procedimento para pagamento de tarifa após a passagem no pórtico, na ausência de etiqueta eletrônica;						
XVII - descontos tarifários cabíveis para os usuários-consumidores que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica;						
XVIII- entidades ou veículos que gozam de gratuidade do						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
pedágio, mencionando as condições e forma para tanto;						
XIX - desconto de usuário frequente, quando aplicável;						
XX - prazo máximo ou extensão máxima da fila de espera nas praças de pedágio e para atendimento dos serviços com prazo estipulado no contrato de concessão;						
XXI - esquema linear do trecho sob concessão, com informações sobre a localização;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
a) dos principais acessos e cidades ao longo da rodovia;						
b) dos postos de fiscalização rodoviária da ANTT e das unidades da Polícia Rodoviária Federal no trecho sob concessão;						
c) das bases de serviços de atendimento aos usuários e de serviços operacionais;						
d) dos pontos de parada de descanso, com a identificação e forma de solicitação dos serviços oferecidos;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
e) dos controladores eletrônicos de velocidade fixos;						
f) dos postos de pesagens veiculares, acompanhado de endereço para publicações oficiais sobre os pesos máximos admitidos por categoria de veículo de carga conforme legislação vigente; e						
g) das obras em andamento e eventuais restrições de utilização da via;						
XXI - estatísticas mensais de movimentação de veículos,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
por tipo de veículo e por praça de pedágio;						
XXII - ações de apreensão e manejo de animais;						
XXIII - atividades de combate a incêndios nas áreas lindeiras às rodovias;						
XXIV - estatísticas mensais de acidentes, bem como as providências adotadas para redução da incidência em pontos ou segmentos considerados críticos em relação à segurança viária;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
XXV - meios de solicitação de ressarcimento por danos ocorridos na rodovia;						
XXVI - formas para o usuário apresentar eventual manifestação sobre a prestação do serviço;						
XXVII - obras previstas no planejamento anual, com identificação dos responsáveis técnicos;						
XXVIII - a posição da concessionária na última classificação periódica divulgada pela ANTT; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
XXIX - outros serviços eventualmente oferecidos aos usuários pela concessionária.						
.....” (NR)						
“Art. 20-A. A sinalização rodoviária na região das Praças de Pedágio automático deverá garantir o direito à informação ao usuário-consumidor, no mínimo, acerca dos seguintes aspectos:						
I- da indicação do pagamento do pedágio eletrônico e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
valores tarifários vigentes durante a semana e nos finais de semana e feriados para as tarifas sazonais;						
II - da tarifa dinâmica do pedágio eletrônico;						
III- da indicação dos meios de pagamento disponíveis, em especial aqueles para os usuários que não dispõem de etiqueta eletrônica;						
IV- da gravidade da multa em caso de não pagamento e o valor correspondente em pontos e em Reais;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
V - dos descontos tarifários cabíveis para os usuários que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica; e						
VI - da localização dos pórticos para correta assimilação dos usuários sobre a posição em que o pedágio em fluxo livre consta instalado.						
Parágrafo único. A informação de que se trata de uma nova modalidade de serviço deverá constar das placas, faixas ou painéis de forma correta, clara, precisa						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
e ostensiva, sem prejuízo de outras referências para os usuários.” (NR)						
CAPÍTULO XV						
ALTERAÇÕES NA SEGUNDA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS						
Art. 130. A segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 6.000, 02 de dezembro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:						
“Art. 1º						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Parágrafo único.						
.....						
VII-A – eventograma: documento técnico de identificação detalhada dos marcos físicos, em percentuais, de execução individualizada de obra obrigatória;						
XII- obra obrigatória: obra de ampliação de capacidade, de manutenção de nível de serviço, melhoria, recuperação de terrapleno, recuperação e alargamento						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de obra-de-arte especial ou outra obra que dependa de apresentação obrigatória de projeto executivo, cuja data de conclusão ou implantação está prevista no contrato de concessão ou mediante determinação da ANTT;						
.....” (NR)						
“Art. 2º						
.....						
§ 3º O planejamento anual deverá detalhar as metas, os prazos e os dispêndios						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
discriminados no cronograma físico-financeiro no contrato de concessão, acompanhado dos eventogramas para as obras obrigatórias a serem executadas no ano concessão, e deverá ser enviado em até trinta dias antes do início do ano-concessão.						
§ 4º O planejamento anual deverá refletir o disposto no contrato de concessão, incluindo as inexecuções de obras obrigatórias vencidas, e poderá ser atualizado ao longo do ano-concessão em						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
caso de alteração do contrato de concessão.						
§ 5º O planejamento quinquenal e o planejamento anual da concessionária deverão ser apresentados à Superintendência competente na forma e nos prazos previstos em ato específico.					Art. 2º, da Portaria SUINF nº 216 de 01/07/2019 Título I Análise do Planejamento Anual	Art. 2º Em no mínimo 40 (quarenta) dias antes do término do ano concessão, as Concessionárias deverão apresentar às respectivas Coordenações de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - COINF, para análise e avaliação , a proposta de Planejamento Anual dos investimentos, contendo as obras e serviços previstos no ano concessão subsequente,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					RESOLUÇÃO Nº 1.187, DE 9 DE NOVEMBRO DE 2005	conforme modelo estabelecido no Anexo I. Capítulo III DO PLANEJAMENTO ANUAL E PROGRAMAÇÕES MENSALIS Art. 10. A concessionária deverá apresentar à ANTT, até o dia 20 do mês de novembro de cada ano fiscal: I- o Planejamento Anual das obras e serviços que serão realizados no exercício seguinte,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
					RESOLUÇÃO Nº 6.000, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2022	obedecendo ao modelo constante no Anexo II desta Resolução; e II- a indicação das contas contábeis equivalentes aos itens do Programa de Exploração, que receberão os registros oriundos dos custos das obras e serviços constantes do Planejamento Anual, de forma a permitir o acompanhamento da sua execução econômico financeira.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Art. 2º A concessionária deverá enviar, pelo sistema informatizado indicado pela ANTT, os seguintes documentos de planejamento: I - o planejamento quinquenal; e II- o planejamento anual.
.....						
§ 9º Recebido o planejamento quinquenal, a Superintendência competente analisará a compatibilidade das obras e serviços informados a serem executados no respectivo					Anexo I Portaria SUINF 028/2019 Diretrizes para Elaboração de Estudos e Projetos de Rodovias Aspectos Iniciais	(...) Qualquer análise pela ANTT somente ocorrerá após a entrega completa do material, e se estiver em total consonância com os padrões estabelecidos. Nos casos dos documentos e

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
quinquênio com o disposto no contrato de concessão e, no caso de incompatibilidade, apontará as eventuais correções com as respectivas justificativas, sendo concedido o prazo de trinta dias para que a concessionária promova os ajustes devidos.						informações estarem incompletos ou em desconformidade com os regulamentos da ANTT, a Concessionária deverá reapresentá-los, sem prejuízo de eventuais penalidades previstas e, nestes casos, a entrega não será considerada para fins de cumprimento de prazo. Em seu planejamento anual, a Concessionária deverá considerar o prazo demandado nos procedimentos de análise dos documentos apresentados, sendo que as obras e serviços obrigatórios deverão ser executados nos prazos fixados nos respectivos PER.

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						(...)
§ 10 Os valores estimados de receitas e despesas informados no planejamento quinquenal não serão objeto de análise pela Superintendência competente, admitida sua utilização na tomada de decisão pela ANTT se avaliado o dado consistente.						
§ 11 Na hipótese de alteração do contrato de concessão relativa aos investimentos e parâmetros de serviço, com inclusão, alteração, reprogramação ou						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
exclusão de obra ou serviço, a concessionária deverá reapresentar o planejamento quinquenal com os ajustes necessários em até sessenta dias, contados do recebimento da respectiva notificação.						
§ 12 Recebido o planejamento anual da concessionária acompanhado dos eventogramas para as obras obrigatórias do respectivo ano-concessão, a unidade competente analisará a sua compatibilidade com o disposto no contrato de		TERMO ADITIVO AO CONTRATO RELATIVO AO EDITAL Nº 003/2007 Autopista Litoral Sul Contorno de Florianópolis CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA DOS ANEXOS 14.1 Integram este TERMO ADITIVO os seguintes anexos:			Anexo I Portaria SUINF 028/2019 Diretrizes para Elaboração de Estudos e Projetos de Rodovias Aspectos Iniciais	(...) Qualquer análise pela ANTT somente ocorrerá após a entrega completa do material, e se estiver em total consonância com os padrões estabelecidos. Nos casos dos documentos e informações estarem incompletos ou em desconformidade com os regulamentos da ANTT, a

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessão e concederá o prazo de quinze dias para que a concessionária promova os ajustes, caso constatadas incompatibilidades.		ANEXO IV – EVENTOGRAMA DA OBRA				Concessionária deverá reapresentá-los, sem prejuízo de eventuais penalidades previstas e, nestes casos, a entrega não será considerada para fins de cumprimento de prazo. Em seu planejamento anual, a Concessionária deverá considerar o prazo demandado nos procedimentos de análise dos documentos apresentados, sendo que as obras e serviços obrigatórios deverão ser executados nos prazos fixados nos respectivos PER. (...)

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§ 13 Havendo alteração do contrato de concessão ou recomposição dos efeitos financeiros decorrente de inexecução de obra ou serviço, reconhecida no processo de apuração de inexecuções, a concessionária deverá reapresentar, em até trinta dias, o planejamento anual contemplando as respectivas obras ou serviços.						
§ 14 A incompatibilidade dos planejamentos quinquenal e anual com o contrato de concessão, a não realização de ajustes descritos nos						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
artigos 7º e 8º ou a inadequação dos valores estimados de receitas e despesas não prejudicarão a execução da fiscalização pela ANTT." (NR)						
.....” (NR)						
“Art. 20.						
Parágrafo único. O projeto executivo de cada obra obrigatória deverá ser apresentado conjuntamente com o respectivo eventograma.” (NR)						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Seção IV Orçamentos						
Art. 57..... 						
§ 6º A taxa de Administração da Concessionária deverá ser empregada no caso de inclusão ou exclusão de obras do Contrato de Concessão, sendo que, em caso de exclusão, deverá ser retirado do fluxo de origem da obra a parcela correspondente ao custo de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Administração da Concessionária.						
Seção VII Inspeção de projetos e orçamentos						
Art. 73..... 						
§ 3º A concessionária poderá apresentar, em caráter excepcional, em prazo pré- determinado e após autorização formal da Superintendência						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
competente da ANTT, o certificado de inspeção após a entrega do projeto executivo para obras que integram a frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço.						
§ 4º Não será exigida apresentação de certificado de inspeção para anteprojeto ou projeto funcional.						
Seção III Requisitos gerais para execução de obras obrigatórias						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 142..... §1º II - a emissão ou transferência da titularidade da licença ambiental em nome da concessionária; III - validação do eventograma de execução da obra, conforme definido na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias; e IV - a apresentação do certificado de inspeção de projeto.						
§ 2º A autorização das obras que integram a fase de trabalhos iniciais não						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
depende de apresentação prévia do certificado de inspeção de projeto.						
§ 3º A Superintendência competente poderá, em caráter excepcional, a depender do reconhecimento da relevância e mérito da motivação e fundamentação do pedido apresentado pela concessionária, autorizar obra da frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço, apenas com a apresentação do projeto						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
executivo sem o certificado de inspeção, condicionado a assunção formal dos riscos e custos adicionais por correções da obra e a concordância formal pela Concessionária de enviar o projeto executivo com certificado de inspeção em prazo pré-determinado e previamente à conclusão e recebimento das obras.						
§ 4º A não apresentação do certificado de inspeção no prazo pré-determinado pela ANTT ensejará a aplicação de penalidade, na forma						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ALTERAÇÕES NA TERCEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS						
Art. 131. A terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 6.032, de 02 de dezembro 2023, passa a vigorar com as seguintes alterações:						
..... "Art. 90.						
§ 5º A concessionária deverá apresentar índice de execução acumulada de obras obrigatórias previstas						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
no contrato de concessão, calculado conforme classificação das concessionárias prevista na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, superior a 80% (oitenta por cento) para que o impacto econômico-financeiro da recomposição do equilíbrio possa ser autorizado na forma do § 4º, e, não atingido este percentual, será aplicada a regra prevista no § 3º." (NR)						
"Subseção IV						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Coeficiente de ajuste temporal Art. 105.						
$CAT = \frac{\{[(1+r)^m - 1] * [(1+r)^{p-m}]\}}{[(1+r)^{p-m} - 1]}$						
Onde: CAT: Coeficiente de Ajuste Temporal r: taxa de desconto utilizada no EVTEA m: ano de ocorrência do desequilíbrio p: prazo da concessão" (NR)						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
.....						
"Subseção VI Conta C- Fator C "Art. 109..... 						
§ 3º III- da terceira aplicação do Fator C em diante:" (NR)						
$VT\widetilde{Peq}_{t+1} = VTPeq_t \times \sqrt{\frac{VTPeq_t}{VTPeq_{t-2}}}$						
"Art. 115.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
..... §5º A verba de desenvolvimento tecnológico poderá ser apropriada de forma bienal, mediante solicitação expressa da concessionária, a ser realizada no momento do protocolo do plano de trabalho. §6º A efetivação da apropriação bienal estará condicionada à prévia aprovação pelo Comitê RDT." (NR)						
"Art. 173 § 2º II - porcentagem da Conta Centralizadora destinada						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
a recursos vinculados, prevista em contrato; III - recursos decorrentes de garantias executadas; e IV - recursos decorrentes dos acordos substitutivos de multas celebrados." (NR)						
..... "Art. 195. I- os §§ 2º e 3º do art. 92; o §1º, do art. 211 da Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022; (NR) "						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
CAPÍTULO XVII						
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS						
Art. 132. O disposto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias aplica-se aos contratos de concessão já celebrados, independentemente de adesão pelas concessionárias, resguardada a prevalência das disposições contratuais específicas.						
Art. 133. O termo aditivo que formalizar a adesão ao						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Regulamento das Concessões Rodoviárias estabelecerá o valor de referência dos tipos de obras obrigatórias pendentes a serem executadas, com base no plano de negócios ou, caso inexistente, no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação.						
Parágrafo único. Caso a concessionária não adira ao Regulamento das Concessões Rodoviárias, o valor de referência de que trata o caput será arbitrado em ato da Superintendência competente.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 134. Eventuais novas obrigações contratuais e regulatórias para as quais o Regulamento das Concessões Rodoviárias não preveja disciplina fiscalizatória específica poderão ser submetidas à fiscalização e à aplicação de penalidades e demais instrumentos regulatórios e contratuais mediante ação de fiscalização extraordinária.						
Art. 135. A entrada em vigor desta Resolução não prejudica a validade das ações de fiscalização e das						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
penalidades aplicadas durante a vigência da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, ressalvadas as hipóteses em que a sanção tenha se tornando mais benéfica às concessionárias ou tenha sido extinta pelo RCR 4.						
Parágrafo único. A extinção ou alteração de infração tipificada ou penalidade cominada no âmbito desta Resolução em relação à norma vigente anterior não extingue a responsabilidade e a punibilidade das condutas objeto de apuração até a						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias.						
Art. 136. A adesão pela concessionária ao Regulamento das Concessões Rodoviárias implica renúncia ao direito de interpor recurso à Diretoria nos processos administrativos simplificados, caso previsto no contrato de concessão, aplicando-se o disposto no art. 69.						
Art. 137. Para os contratos de concessão celebrados antes						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da vigência do Regulamento das Concessões Rodoviárias, a Superintendência competente estabelecerá o valor de referência das obras obrigatórias, para fins de cálculo de multa moratória, com base:						
I- no cronograma financeiro, para os contratos de concessão que contemplem plano de negócios; ou						
II- no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação, para os contratos de concessão que não						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
contemplem plano de negócios.						
Art. 138 Para os contratos de concessão que estejam desenvolvendo projetos com utilização de verba de desenvolvimento tecnológico, e que estejam em execução na data de entrada deste Regulamento das Concessões Rodoviárias, será permitida a adoção do critério de apropriação bienal, conforme disposto no § 5º do Art. 115 da Resolução Nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
§ 1º As concessionárias deverão manifestar-se quanto à adoção do critério de apropriação bienal no prazo improrrogável de noventa dias, contados a partir da vigência deste Regulamento.						
§ 2º A manifestação das concessionárias estará sujeita à análise e aprovação do Comitê RDT.						
Art. 139. A comissão tripartite de rodovia concedida poderá realizar acompanhamento das concessões, incluindo a						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
execução das obras obrigatórias, nos termos da regulamentação vigente.						
Art. 140. Caso necessário, a seu critério, a ANTT possibilitará a entrega de dados por outros meios digitais disponíveis, conforme disposto em ato específico, sem prejuízo do envio posterior por meio do sistema informatizado indicado pela ANTT.						
Art. 141. As disposições constantes da Resolução nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007, não se aplicam às concessões rodoviárias.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 142. A Resolução nº 5.977, de 7 de abril de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações: "Art. 25 §1º III - c) instruir, analisar, propor e acompanhar os acordos substitutivos de multa e os termos de ajuste de condutas de inclusão e reprogramação de investimentos previstos nos contratos de concessão rodoviária; " (NR)						
Art. 143. Ficam revogadas:						
I- a Resolução nº 4.071, de “3 de abril de 2013”;						Regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.
II- a Resolução nº 4.727, de 26 de maio de 2015						
III- a Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015;						
IV- a Portaria SUINF nº 216, de “1º de julho de 2019”.						Estabelecer sistemática para fiscalização dos investimentos das concessões de infraestrutura rodoviária, contemplando as seguintes etapas: análise do planejamento anual,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						acompanhamento da execução dos investimentos previstos no planejamento anual, efeitos ordinários da não execução dos investimentos no ano concessão e aplicação de penalidades.
V- a Portaria SUROD nº 24, de “29 de janeiro de 2021”.						Regulamenta a Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, e orienta a atuação da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária na instrução e propositura de celebração de termos de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						ajustamento de conduta no âmbito das concessões de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
VI- Inciso III, Parágrafo único, do art. 1º da Resolução nº 6.032 de "21 de dezembro de 2023".						
Art.144. Esta Resolução entra em vigor em 2 de janeiro de 2025.						
RAFAEL VITALE RODRIGUES Diretor-Geral						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Infrações relativas a obras obrigatórias						
Art. 1º Constituem infrações relativa a obras obrigatórias, de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa moratória:						
I- iniciar obra obrigatória sem autorização da ANTT; e						
II - deixar de adotar as providências necessárias durante a execução de obras ou serviços, tais como: implantar placa indicativa com breve descrição da obra, responsável técnico e logomarca da ANTT e da						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessionária, manter no local da obra projeto executivo, cópia de anotação de responsabilidade técnica, licenças e demais autorizações governamentais.						
Art. 2º Constitui infração relativa a obras obrigatórias, de grupo 2, sujeita à imposição da penalidade de multa moratória, descumprir prazo de conclusão de obra obrigatória previsto no contrato de concessão.						
Art. 3º Constitui infração relativa a obras obrigatórias,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de grupo 4, sujeita à imposição da penalidade de multa moratória, descumprir escopo ou parâmetro técnico previsto no contrato de concessão; ou executar obra obrigatória com divergência em relação a norma técnica, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT, ou projeto de engenharia aceito pela ANTT, ainda que a obra tenha sido liberada ao tráfego ou ao uso.						
Infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional						
Art. 4º Constituem infrações relativas a parâmetros de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em até 5% (cinco por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional quando o acompanhamento não for realizado por percentual;						
III - deixar de apresentar, apresentar de forma inadequada, apresentar com atraso ou com inconsistências, informações cadastrais ou operacionais referentes aos equipamentos de aferição de velocidade, conforme estabelecido em ato normativo; ou operar						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
equipamentos relacionados aos serviços operacionais ou à fiscalização de controle de velocidade, fora do prazo determinado em certificado de aferição; e						
IV - deixar de assegurar a nitidez e acurácia mínima em 60% (sessenta por cento) das imagens provenientes de câmeras de controle de velocidade que permitam a identificação de veículo, excetuado a existência de veículo sem placa, com placa ilegível ou coberta.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 5º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em até 10% (dez por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
quando o acompanhamento for realizado por percentual;						
II - deixar de implementar, disponibilizar ou de qualquer forma deixar de operar ou operar com atraso ou com inconsistências sistema, equipamento, veículo, infraestrutura ou serviço necessário à operação adequada, em desacordo com o disposto em norma técnica, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT; ou manter de forma inadequada, ou fora de funcionamento, sem a devida justificativa, equipamento de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
controle de velocidade por prazo superior à 72 horas/mês em contratos em que não houver parâmetro estabelecido; e						
III - deixar de liberar a passagem nas cancelas nas respectivas praças de pedágio em situações de atingimento ao limite máximo de extensão de fila ou do tempo máximo de atendimento para pagamento do pedágio.						
Art. 6º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em até 20% (vinte por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual; e						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II- apresentar o resultado da análise do parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em padrão divergente ao determinado no contrato de concessão ou na regulação da ANTT, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT.						
Art. 7º Constitui infração relativa a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional, de grupo 5,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
sujeita à imposição da penalidade de multa específica, deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de desempenho de serviço operacional em mais de 20% (vinte por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual.						
Infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação						
Art. 8º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 1,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar pavimento rígido com defeitos do tipo selagem em juntas ou trincas identificadas visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência: XII - deixar barreira de concreto de Obra-de-Arte Especial - OAE sem pintura por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;
II - deixar de recuperar elementos de infraestrutura					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 4º Constituem infrações sujeitas à

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
em obra de arte especial, inclusive em passarelas, tais como: guarda-rodas danificados, sinalização com indicação de gabarito vertical ausente, presença de depressão no encontro com a via, presença de armadura sem recobrimento e presença de barreira de concreto de obra de arte especial sem pintura, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e						imposição da penalidade de advertência: VII - deixar meios-fios danificados, deteriorados ou ausentes por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;
III - deixar de limpar ou de desobstruir dispositivos de drenagem superficial e de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
drenagem profunda localizados na faixa de domínio até o ponto em que se encontrem com a infraestrutura não concedida.						
Art. 9º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I- deixar pavimento em faixa de rolamento de via expressa, marginal e local, e acostamento com defeitos do tipo buraco (panela),				8.2 Frente de Recuperação e Manutenção 8.2.1 As obras e serviços de cada um dos segmentos do Sistema Rodoviário descritos no PER na Frente de Recuperação e		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
abaulamento (escorregamento), depressão (afundamento); ou deixar de corrigir defeitos do tipo área exsudada, do tipo área trincada, do tipo trincas interligadas, do tipo trilha de roda, do tipo desnível entre faixas contíguas ou do tipo desnível entre faixa de rolamento e acostamento, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;				Manutenção deverão atender ao Escopo e aos Parâmetros de Desempenho nos prazos indicados. 8.2.2 Na hipótese de a Concessionária não atender aos Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio. (CCR Rio/SP)		
II - deixar pavimento rígido com defeitos do tipo alçamento de placa, fissura						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de canto, placa dividida ou rompida, escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas e buracos, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;						
III - deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter de forma deficiente, elemento de sinalização horizontal (como tacha, tachão, balizador refletivo ou elemento equivalente) identificado visualmente como danificado, ausente ou em desacordo com o						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
contrato de concessão; deixar de recuperar ou manter de forma deficiente a pintura de sinalização horizontal identificada visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou liberar ao tráfego trecho sem recomposição de sinalização horizontal provisória ou definitiva, identificada visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;						
IV - deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter de forma deficiente,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
elemento de sinalização vertical (como suporte de fixação de placa, chapa de placa e película de placa ou elemento equivalente) do tipo indicação, serviços auxiliares, educação, turístico, marco quilométrico, regulamentação, advertência, obras, temporária e emergência, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;						
V - deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter em situação que						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
comprometa a sua funcionalidade, elemento de proteção e segurança (como barreira de concreto, defesa metálica, dispositivo atenuador de impacto, dispositivo antiofuscante ou elemento equivalente) identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;						
VI - deixar de recuperar elementos de infraestrutura em obra de arte especial, inclusive passarelas, tais como: guarda-corpos e passeios danificados, junta de dilatação no encontro						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
com a via danificada, aparelho de apoio fora de sua vida útil e presença de recalque no encontro com o pavimento identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou deixar de recuperar problemas emergenciais ou estruturais identificados como em desacordo com o contrato de concessão;						
VII - deixar de repor, de recuperar ou de substituir dispositivo de drenagem superficial ou de drenagem profunda identificado						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; manter dispositivo de drenagem superficial ou de drenagem profunda danificado, deteriorado, ausente ou descontinuado na faixa de domínio quando identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; deixar faixa de rolamento com empoçamento de água identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou deixar de adotar as providências para						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
redimensionar, ou deixar de redimensionar a capacidade hidráulica de segmento do sistema de drenagem e obra de arte corrente identificado como em desacordo com o contrato de concessão;						
VIII - deixar de adotar as providências para resguardar o uso regular, a funcionalidade, a integridade e os limites da faixa de domínio e do canteiro central, inclusive quanto à necessidade de reparação de cercas limítrofes, quanto à necessidade de remoção objetos (como lixo derivado					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4: VII - deixar de adotar as providências cabíveis, inclusive por vias judiciais, para garantia do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, inclusive quanto à implantação de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
da rodovia, lixo urbano, e material proveniente de capina e roçada), quanto à necessidade de remoção de material de publicidade não autorizado, quanto à altura e largura da vegetação (em relação ao acostamento, em relação à distância de faixas de rolamento, de trevos, de acessos ou dos demais elementos determinados) e quanto ao corte e remoção de árvores e arbustos que representem perigo à segurança do tráfego, observadas as restrições ambientais, identificados visualmente como em						acessos irregulares e ocupações ilegais;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
desacordo ao contrato de concessão;						
IX - deixar de adotar as providências para manter em conformidade os edifícios operacionais e suas áreas, os serviços de atendimento e os sistemas destinados ao atendimento aos usuários, inclusive quanto à adequação à acessibilidade, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1: XIX- deixar de zelar pelas boas condições dos acessos à rodovia e ruas laterais, adotando, quando necessárias, as providências junto a terceiros visando sua manutenção, ou, adotando medidas para o fechamento ou regularização, caso não sejam autorizados pela ANTT;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
X - deixar de adotar as providências para manter em conformidade o sistema elétrico ou o sistema de iluminação da rodovia, identificado visualmente como em desacordo com o contrato; ou deixar equipamentos (e seu quantitativo), identificado visualmente, ou por meio de documentação, como em desacordo com o contrato de concessão; e				*Não atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no item 3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação do PER, inclusive para vias marginais. Multa Moratória – 5URT/dia (CCR Via Costeira)	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2: XIV- deixar de manter ou manter de forma não funcional o sistema de iluminação da rodovia, por prazo superior a 48 (quarenta e oito) horas;
XI - deixar de adotar as providências para manter em conformidade o sistema de monitoração de túneis,						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
identificado visualmente como em desacordo com o contrato; ou deixar equipamentos (e seu quantitativo) relacionados ao sistema de monitoração de túneis identificado visualmente como em desacordo com o contrato.						
Art. 10. Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação, de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
I - deixar de adotar providências para solucionar processo erosivo ou condição de instabilidade em terrapleno, talude ou encosta, problemas emergenciais, estrutura instável ou com problemas construtivos ou desgaste e material resultante de deslizamento ou erosão a menos de quatro metros da faixa de rolamento identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	XIII - deixar de adotar providências para solucionar, ainda que de modo provisório, processo erosivo ou condição de instabilidade em talude, por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou deixar de implementar solução definitiva no prazo estabelecido pela ANTT;
II- deixar de retirar objeto ou de apreender animal situado						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
na faixa de rolamento ou acostamento, que apresente risco à segurança viária.						
Art. 11. Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação, de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de implantar, ou manter de forma inadequada, a sinalização viária durante a execução de obras e serviços, identificado visualmente como em						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
desacordo com o contrato de concessão; e						
II - deixar de implementar, ou manter de forma inadequada, esquema de atendimento a emergência, identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão.						
Infrações relativas a obrigações econômico-financeiras						
Art. 12. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras, de grupo 1, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, autorizar projeto gerador de receita não						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
tarifária ou celebrar contrato de receita não tarifária em desacordo com o disposto em norma técnica, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.						
Art. 13. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras, de grupo 2, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, deixar de apresentar, integralizar, contratar, recompor, gerir ou de qualquer forma operacionalizar instrumento econômico-financeiro, ou fazê-lo de desacordo com o				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1.4 apresentar à ANTT, trimestralmente, balancete contábil e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, nos termos da regulamentação da ANTT.		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
disposto no contrato de concessão e na regulação da ANTT, tais como plano de contas completo, regularidade fiscal, garantia, seguro, capital social, patrimônio líquido, registro na Comissão de Valores Mobiliários e mecanismo de conta da concessão.				15.1.5 apresentar à ANTT, bem como publicar no DOU e em jornal de grande circulação, as Demonstrações Financeiras Anuais Completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente registrada na CVM, contratada pela Concessionária, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e regulamentação da ANTT, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior: (CCR Rio/SP)		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 14. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I- gerir, despender, destinar ou de qualquer forma processar verba contratual ou produto dela decorrente em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;				16.10 Verba de Fiscalização 16.10.3 É vedada, ao longo de todo o período do Contrato, a utilização da Verba de Fiscalização para qualquer tipo de compensação em reajustes ou revisões do Contrato. 16.11 Segurança no Trânsito		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				16.11.1 A Concessionária deverá disponibilizar à ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão e a partir do primeiro mês após a Data da Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				(CCR Rio/SP)		
II - realizar operação de crédito, emitir títulos ou valores mobiliários, distribuir dividendos, pagar juros sobre capital próprio, prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia ou realizar quaisquer outras formas de transferência de recursos em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT; e				27 Financiamento 27.5 É vedado à Concessionária: (i) conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferências de recursos a título de distribuição de dividendos,		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				pagamentos de juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado, além de movimentações em função da redução de capital social permitida nos termos da subcláusula 25.5; e (ii) prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de suas		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Partes Relacionadas e/ou terceiros. (CCR Rio/SP)		
III - realizar operação societária em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.				26 Controle Societário 26.1 A transferência do Controle da Concessionária está condicionada à prévia anuência da ANTT, sob pena de caducidade da Concessão, conforme disposto na Lei nº 8.987, de 1995, e na Lei nº 10.233, de 2001. (CCR Rio/SP)	Lei nº 8.987, de 1995	Art. 27. A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão.
Art. 15. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - apresentar irregularidade em demonstração financeira;				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1.4 apresentar à ANTT, trimestralmente, balancete contábil e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, nos termos da regulamentação da ANTT. (CCR Rio/SP)		
II- deixar de publicar política de transações com partes relacionadas ou transação com parte relacionada, ou				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
publicar em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;				15.1.5 apresentar à ANTT, bem como publicar no DOU e em jornal de grande circulação, as Demonstrações Financeiras Anuais Completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente registrada na CVM, contratada pela Concessionária, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e regulamentação da ANTT, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior: (i) detalhamento das transações com Partes Relacionadas, incluindo		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				notas explicativas suficientes para a identificação das partes envolvidas e a verificação das condições praticadas e cumprimento da Política de Transações com Partes Relacionadas; (CCR Rio/SP)		
III - deixar de publicar, anualmente, as demonstrações financeiras na forma prevista na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4: XVII - deixar de publicar, anualmente, as demonstrações financeiras na forma prevista na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
IV - instituir, cobrar ou divulgar, a qualquer título, cobranças adicionais à tarifa de pedágio, em desacordo com o contrato de concessão ou com a regulação da ANTT; e					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1: XXII- deixar de operar ou operar o sistema de cobrança eletrônica de pedágio em desconformidade com as condições previstas no Contrato de Concessão, no PER ou em resolução específica; (Redação dada pela Resolução 4281/2014/DG/ANTT/MT)
				19.4 Reclassificação Tarifária	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5: IV - cobrar tarifa sem prévia autorização ou em

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				19.4.8 A Reclassificação Tarifária será autorizada pela ANTT após realização de vistoria, por meio da qual será atestada a entrega da pista dupla de determinado Trecho Homogêneo, das obras da Serra das Araras e das obras da BR-101 em função de aspectos de segurança e funcionalidade, consoante previsto neste Contrato e no PER. (CCR Rio/SP)		valor superior ao autorizado pela ANTT;
V - realizar transação com parte relacionada, em desacordo com a política de transações com partes relacionadas publicada pela				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.9 A Concessionária deverá adotar, sobretudo		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessionária e com a regulação da ANTT.				quanto às transações com Partes Relacionadas, as melhores práticas recomendadas pelo Código Brasileiro de Governança Corporativa - Companhias Abertas, editado pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), bem como pelo Regulamento do Novo Mercado, ou por aqueles que venham a substituí-los como referência perante a CVM. (CCR Rio/SP)		
Art. 16. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa				16.10 Verba de Fiscalização 16.10.1 Será recolhida da Conta Centralizadora, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a Verba de		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
específica, deixar de adotar as providências para pagamento da verba de fiscalização ou da verba de verificação na forma e prazo previstos no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.				Fiscalização, que será destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da Concessão, tendo início no primeiro mês após a Data da Assunção. (CCR Rio/SP) 9 Verificador 9.2 As providências e os custos necessários para a realização das atividades do Verificador, de inspeção, e eventuais correções de não conformidades, serão de responsabilidade da		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Concessionária, não sendo objeto de reequilíbrio econômico financeiro. (CCR Rio/SP)		
Infrações relativas a outras obrigações						
Art.17. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de realizar ou manter de forma inadequada ou desatualizada o inventário da concessão; e				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário (vi) os Bens da Concessão, inclusive os Bens	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4: IX - deixar de manter atualizado o inventário e

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Reversíveis ao Poder Concedente, no que concerne à descrição do seu estado, valor, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme regulamentação da ANTT. (CCR Rio/SP)		o registro dos bens vinculados à concessão;
II - autorizar projeto de interesse de terceiro ou celebrar contrato de permissão especial de uso em desacordo com o disposto em norma técnica,	Seção V Das Placas Indicativas do Empreendimento 334. A Concessionária confeccionará, instalará, manterá e conservará placas informativas sobre			5 Autorizações Governamentais 5.1 A Concessionária deverá:	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5: VI - iniciar obra sem autorização da ANTT, com exceção das obras e serviços relativos à

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.	a concessão das obras e serviços pertinentes à Rodovia, conforme modelo a ser proposto pela Concessionária e aprovado pelo DNER; essas placas, de diferentes dimensões e mensagens, deverão ser afixadas em diversos locais ao longo da rodovia, e serão mantidas legíveis e em boas condições enquanto durar este contrato. (Nova Dutra)			5.1.1 obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão. 15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1.7 manter cadastro atualizado dos		manutenção e conservação;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				responsáveis técnicos pelos projetos, as obras realizadas e os serviços prestados durante o Prazo da Concessão. (CCR Rio/SP)		
Art. 18. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - apresentar de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências documento, dado ou				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2: XXIV - deixar de prestar informações, ou enviar fora do prazo, ou prestar

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT;				prestar as informações estabelecidas no Contrato, no PER e na legislação aplicável, a Concessionária deverá: 15.1.1 dar conhecimento imediato à ANTT de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 1 (um) mês a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas adotadas para sanar o problema; (CCR Rio/SP)		informações inverídicas à ANTT, quando solicitado;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
II - deixar de prestar ou prestar de forma inadequada serviço de atendimento ao consumidor, sistema de informações, carta de serviços, painel de mensagem variável ou informação de interesse dos usuários; e			*Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Atendimento ao Usuário. Multa Moratória – 40 URT/mês (ECO050)	15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.6 É obrigação da Concessionária manter SAC com estrutura mínima para suportar as demandas dos usuários, nos termos da resolução específica da ANTT. (CCR Rio/SP)	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013 Resolução ANTT n.º 5950 de 20/07/2021	Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência: III - deixar de disponibilizar informações, a qualquer tempo, por meio eletrônico, telefônico, impresso e por meio de placas de sinalização, sobre as formas de comunicação dos usuários com a concessionária e a Ouvidoria da ANTT; CAPÍTULO III USUÁRIOS E PARTICIPAÇÃO SOCIAL Seção I Direitos e obrigações dos usuários

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						Art. 15. São direitos dos usuários das rodovias concedidas: I - obter e utilizar os serviços relacionados à concessão, observadas as normas de trânsito e da ANTT; II - receber assistência permanente, nos limites estipulado no contrato de concessão, enquanto estiver utilizando a rodovia federal concedida; III - receber informações para o uso correto dos serviços prestados e para a defesa de interesses individuais ou coletivos; e IV - ter acesso a meios para levar ao conhecimento das concessionárias as irregularidades de que tenham conhecimento,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						referentes ao serviço prestado. Parágrafo único. A ANTT deverá: I - dispor informações gerais sobre os serviços prestados pelas concessionárias para a defesa de interesses individuais ou coletivos dos usuários; e II - disponibilizar canais para a comunicação de falhas das concessionárias na prestação do serviço. Seção III Carta de serviços aos usuários e sistemas de informações Art. 19. A concessionária deverá divulgar carta de serviços aos usuários em

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						seu sítio eletrônico ou aplicativo próprio, atualizando-a periodicamente.
III- deixar de se cadastrar ou prestar informações inadequadas na plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo.				42 Resolução de Controvérsias 42.1 Disposições gerais 42.1.1 Sempre que houver divergência na aplicação das normas contratuais que envolvam direito patrimonial disponível, a ANTT e a Concessionária podem buscar qualquer dos seguintes mecanismos de resolução de controvérsias: (i) Autocomposição de conflitos; (CCR Rio/SP)	Resolução DC/ANTT Nº 5950 DE 20/07/2021 Resolução ANTT n.º 5950 de 20/07/2021	Art. 18. A concessionária deverá: II - atender aos usuários da plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo. Seção II Serviço de atendimento presencial, telefônico e eletrônico aos usuários Art. 18. A concessionária deverá: I - manter serviço de atendimento aos

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						usuários e demais cidadãos, com estrutura mínima para suportar a demanda esperada, nos termos da regulamentação específica vigente e do disposto nos contratos de concessão; e II - atender aos usuários da plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo. Seção III Carta de serviços aos usuários e sistemas de informações Art. 19. A concessionária deverá divulgar carta de serviços aos usuários em seu sítio eletrônico ou aplicativo próprio,

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
						atualizando-a periodicamente.
Art. 19. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de aceitar ou de submeter-se a todas as medidas sugeridas ou adotadas pelas autoridades com poderes de fiscalização de trânsito, no âmbito de suas competências;				16.4 Os órgãos de fiscalização e controle da ANTT são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do Contrato, bem como pela avaliação do desempenho da Concessionária, que poderão ser realizadas a qualquer tempo. 16.5 As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4: XIV - deixar de aceitar e/ou submeter-se a todas as medidas sugeridas e/ou adotadas pelas autoridades com poderes de fiscalização de trânsito, no âmbito de suas competências;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Concessionária, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível. (CCR Rio/SP)		
II- efetuar bloqueio de pista, sem prévio aviso à ANTT, em decorrência de obras ou serviços que possam ser objeto de programação;					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2: II - efetuar bloqueio de pista, sem prévio aviso à ANTT, em decorrência de obras ou serviços que possam ser objeto de programação;
III - deixar de franquear ou limitar o acesso à ANTT a informações, sistemas, bancos de dados e				16 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 16.3 A qualquer tempo, a ANTT terá acesso irrestrito aos dados relativos à	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2: XXIV - deixar de prestar informações, ou enviar

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
instalações a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitada pela ANTT;				administração, aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão, para exercer suas atribuições. (CCR Rio/SP)		fora do prazo, ou prestar informações inverídicas à ANTT, quando solicitado;
IV- deixar de implementar ou implementar com atraso ou com inconsistências Sistema de Gestão Ambiental, Sistema de Gestão de Qualidade, Sistema de Gestão de Segurança Viária, Sistema de Gestão Operacional e qualquer outro sistema a que a			*Deixar de implementar o Sistema de Informações Georeferenciadas (SIG), conforme previsto no item 4.8 do per Multa Moratória – 10 URT/dia (CCR Via Costeira)	21 Penalidades Deixar de implementar o Sistema de Informações Geográficas (SIG), ou o Sistema de Gestão de Ativos (SGA) ou o Sistema de Apoio à Gestão de Tráfego (SAGT) conforme previsto no PER. (CCR Rio/SP)	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2: XVIII- deixar de implantar o Sistema de Gestão da Qualidade ou o Sistema de Gestão Ambiental no prazo estipulado pelo Contrato de Concessão;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
concessionária está obrigada pelo contrato de concessão e pela regulação da ANTT;				*Deixar de implementar o Sistema de Informações Geográficas (SIG), ou o Sistema de Gestão de Ativos (SGA) ou o Sistema de Apoio à Gestão de Tráfego (SAGT) conforme previsto no PER. Multa Moratória – 10 URT (CCR Rio/SP)		
V- deixar de prestar apoio às autoridades ou ao Poder Público em suas ações nos limites do trecho concedido sob sua responsabilidade;					RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4: XIII - deixar de prestar apoio às autoridades ou ao Poder Público em suas ações nos limites do trecho concedido sob sua responsabilidade;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
VI- obstaculizar ou deixar de adotar providências para transferência de obra do Poder Concedente;						
VII - descumprir obrigação prevista em plano de desmobilização;						
VIII - obstaculizar ou não cooperar em procedimento de transição operacional e dos ativos, tais como na fiscalização, na fase de convivência ou na instrução de termo de arrolamento e transferência de bens.			19 Penalidades - Não assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de bens no prazo estabelecido na subcláusula 4.2 Multa Moratória – 20 URTs/ dia (Ecoponte)	Anexo 8- Transição B 4. Fase de Convivência 4.2. Obrigações da Concessionária: 4.2.1. Durante a Fase de Convivência B, a Concessionária deverá: (i) Disponibilizar documentos e contratos		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				relativos ao objeto da Concessão; (ii) Disponibilizar documentos operacionais relativos ao objeto da Concessão; (iii) Disponibilizar demais informações sobre a operação do Sistema Rodoviário; (iv) Cooperar com o Poder Concedente ou com a Operadora Futura e com a ANTT para a transmissão adequada dos conhecimentos e informações; (v) Permitir o acompanhamento da operação do Sistema Rodoviário e as atividades regulares da		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Concessionária pelo Poder Concedente ou pela Operadora Futura; (vi) Promover o treinamento do Poder Concedente ou da Operadora Futura relativamente à operação do Sistema Rodoviário; (vii) Colaborar com o Poder Concedente ou com a Operadora Futura na elaboração de eventuais relatórios requeridos para o processo de transição; (viii) Indicar profissionais das áreas de conhecimento relevantes para transição operacional durante a Fase de Convivência; (ix) Disponibilizar espaço físico para acomodação		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				dos grupos de trabalho do Poder Concedente ou da Operadora Futura, nesse período; (x) Auxiliar no planejamento do quadro de funcionários; (xi) Interagir com o Poder Concedente ou com a Operadora Futura e demais atores e agentes envolvidos na operação do Sistema Rodoviário; (xii) Colaborar das demais formas indicadas pela ANTT ou dispostas em sua regulamentação. (CCR Rio/SP)		
IX - deixar de adotar providências ou deixar de zelar pela observância das						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
normas técnicas na implantação ou manutenção de acessos ao sistema rodoviário;						
X - deixar de inserir informações no prazo adequado ou inserir informações incompletas ou incorretas no Sistema de Gestão de Investimentos de Concessões Rodoviárias – SIGICOR; e						
XI- deixar de disponibilizar os equipamentos e os serviços previstos em contrato no ponto de parada e descanso.						

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 20. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de adotar as providências cabíveis, inclusive por vias judiciais, para garantia do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, inclusive quanto à implantação de ocupações ilegais;			19 Penalidades Não atendimento dos prazos de construção e reforma previstos no PER para as Edificações previstas na Frente de Serviços Operacionais Multa Moratória – 40 URTs/mês (ECONPONTE)	6.3 Desocupações da Faixa de Domínio 6.3.1 A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua desocupação caso invadida por terceiros, ainda que a invasão tenha ocorrido previamente à assinatura do Contrato.	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4: VII - deixar de adotar as providências cabíveis, inclusive por vias judiciais, para garantia do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, inclusive quanto à implantação de

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				(CCR Rio/SP)		acessos irregulares e ocupações ilegais;
II - deixar de executar ou executar de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências campanha de recuperação decorrente de determinação da ANTT;				8.2 Frente de Recuperação e Manutenção 8.2.2 Na hipótese de a Concessionária não atender aos Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio. (CCR Rio/SP)	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5: VIII - executar obras ou serviços em desacordo com o projeto autorizado pela ANTT, exceto nos casos de adequações necessárias à execução das obras e serviços, devidamente registradas no "as built";
III- dispor ou transferir bem da concessão em desacordo com o disposto no contrato				4.3 Restrições à Alienação e à Aquisição 4.3.1 A Concessionária somente poderá alienar ou	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3: XVI - ceder, alienar ou onerar, no todo ou em

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
de concessão ou na regulação da ANTT;				transferir a posse dos Bens da Concessão mencionados na subcláusula 4.1.1(ii) se garantir que seguirão à serviço da Concessão ou se proceder à sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores às dos substituídos, ou mediante prévia e expressa anuência da ANTT. (CCR Rio/SP)		parte, bens da concessão, ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir idêntico resultado, salvo as alienações e onerações admitidas;
IV - deixar de entregar bem reversível ou entregar elemento da infraestrutura ou outro bem reversível que				14. PRESERVAÇÃO DOS BENS REVERSÍVEIS 14.1. Sem prejuízo das demais disposições previstas neste Acordo, o	RESOLUÇÃO Nº 4.071, DE 3 DE ABRIL DE 2013	Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5: X- entregar à ANTT bens reversíveis vinculados à concessão que não

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
não esteja em condições de funcionalidade, não atenda à vida útil ou esteja gravado com ônus, para reversão ao Poder Concedente; e				Agente concorda, em seu próprio nome e em nome dos Financiadores, que não exercerá quaisquer direitos que lhe foram outorgados ou tomará quaisquer outras medidas que venham a prejudicar a reversão de ativos regulada pelo Contrato. (CCR Rio/SP) Anexo 9 - Diretrizes para Elaboração de Acordo Tripartite Minuta do Acordo		estejam em perfeitas condições de operacionalidade, utilização e manutenção, sem prejuízo do normal desgaste resultante do seu uso, e livres de ônus e encargos;
V - deixar de apresentar documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação				15 Prestação de Informações e Acesso ao Sistema Rodoviário 15.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
ou quando solicitado pela ANTT, até o termo final do prazo para apresentação de defesa prévia no processo sancionador.				estabelecidas no Contrato, no PER e na legislação aplicável, a Concessionária deverá: 15.1.1 dar conhecimento imediato à ANTT de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 1 (um) mês a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas adotadas para sanar o problema; (CCR Rio/SP)		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
Art. 21. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:						
I - deixar de contratar verificador, contratá-lo ou rescindir contrato em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;				9 Verificador 9.1 A Concessionária deverá contratar Verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado, e também credenciado pela ANTT.		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				9.6 Eventual interesse da Concessionária em rescindir o contrato com o Verificador deverá ser submetido previamente à manifestação da ANTT, com a apresentação dos respectivos fundamentos e indicação de lista tríplice para aprovação de novo Verificador. (CCR Rio/SP) *Não apresentar certificado de conformidade emitido por Verificador nos termos contidos nas subcláusulas 7.11 e 8.1. Multa Moratória – 10 URT/dia URT/dia		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				(CCR Rio/SP)		
III - interceder, coagir, corromper ou de qualquer forma interferir na execução de atividades e na imparcialidade de verificador, empresa supervisora contratada pela ANTT ou empresa de monitoração contratada pela concessionária; e	Seção XL XIII Dos Contratos da Concessionária com Terceiros 302 A execução das atividades contratadas pela Concessionária com terceiros pressupõe o cumprimento das normas legais, regulamentares e contratuais da concessão. (Nova Dutra)		19 Penalidade Atraso na entrega de relatório de monitoração Multa – 2 URTs/ dia (Ecoponte)	9 Verificador 9.7.1 Eventual comprovação de conluio importará em sanções administrativas para a Concessionária, alcançando suas Partes Relacionadas. (CCR Rio/SP) 24 Contratação com Terceiros e Empregados 24.2 Os terceiros contratados pela Concessionária deverão ser dotados de higidez		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				financeira, competência e habilidade técnica, sendo a Concessionária direta e indiretamente responsável perante o Poder Concedente por quaisquer problemas ou prejuízos decorrentes da falta dos referidos atributos. 24.5 Os contratos entre a Concessionária e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não se estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o		

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-						
RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)						
TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO
				Poder Concedente, observado o previsto na subcláusula 16.3. (CCR Rio/SP)		
IV - omitir ou apresentar documento, dado ou informação inverídico, incorreto ou em desacordo com declaração de veracidade.			19 Penalidade Prestação de Informações incorretas para a ANTT que impactem na aferição ou aplicação dos fatores, índices e indicadores previstos no presente contrato ou prejudiquem a atividade fiscalizatória da ANTT Multa – 100 URTs/ evento (Ecoponte)	10 Declarações 10.1 A Concessionária declara que obteve, por si ou por terceiros, todas as informações necessárias para o cumprimento de suas obrigações contratuais. 10.2 A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder	Resolução n.º 5950/2021	Art. 7º Configura exercício abusivo do direito de petição ou litigância de má-fé, sem prejuízo da aplicação de sanção mais gravosa pela tipificação de outra conduta relacionada: II - alterar a verdade dos fatos ou apresentar documento falso;

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-

RESOLUÇÃO Nº 6.053, DE 31 DE OUTUBRO DE 2024 (RCR 4)

TEXTO PROPOSTO	1ª ETAPA	2ª ETAPA	3ª ETAPA	4ª ETAPA	LEGISLAÇÃO	CONTEÚDO

Macroindicadores / indicadores / Peso % / subindicadores / Classificação