



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

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 05 de fevereiro de 2024.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

A presente Nota versa sobre a Análise de Impacto regulatório sobre proposta de publicação de Portaria com o intuito de estabelecer à luz da política pública mais atual os procedimentos relativos ao pagamento de tarifa de pedágio nos contratos de concessão de rodovias federais.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. Inicialmente cumpre informar que tem sido recorrente o pedido da sociedade, seja pela representação Parlamentar ou mesmo do próprio usuário por pedido direto a esta Pasta, para que as concessionárias de rodovias aceitem que o pagamento das tarifas de pedágio possam ser feitas por distintas formas de pagamento além do dinheiro físico.

2.2. É de conhecimento amplo que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estipula em seus contratos que as concessionárias devem realizar a cobrança da tarifa de pedágio com a maior eficiência gerencial possível, com o intuito de provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do sistema rodoviário. Dessa forma, as concessionárias são obrigadas a implantar o sistema de cobrança manual, que é aquela cuja operação é realizada através do arrecadador, bem como o sistema de cobrança automática, caracterizada, por exemplo, pelo pagamento através de Tags. Além, disso, a Agência faculta às concessionárias a implantação do sistema de cobrança semi-automática, que é aquela que ocorra pela *"passagem do veículo por cabine que dispõe de equipamento de leitura eletrônico de dados, o qual deverá identificar as informações contidas em cartão eletrônico sem contato, pré-pago, ou cartão bancário"*.

2.3. Entretanto, em que pese a alta demanda da sociedade e a possibilidade dada pela ANTT pela sua implantação, a cobrança semi-automática praticamente não tem sido adotada pelas concessionárias. Tal condição frustra os usuários das rodovias e vai até mesmo de encontro às melhorias e inovações nas formas de pagamento que o mercado oferece à sociedade, como o Pix, Cartão de Crédito, de Débito e outras.

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

3.1. Os atores envolvidos no tema em questão são em caráter primário as Empresas Concessionárias e Rodovias Federais, os usuários pagantes das tarifas de pedágio nos respectivos trechos rodoviários e a Agência Nacional de Transportes Rodoviários - ANTT responsável pela gestão de fiscalização dos referidos contratos.

3.2. Em caráter secundário, podemos citar que a União, por meio do Ministério dos Transportes e agentes econômicos financeiros estão envolvidos, visto que o tema tem sido recorrentemente discutido sob pena de impactar os dois agentes.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. De acordo com o Decreto 11.360, de 1 de janeiro de 2023, no inciso III do Art. 1º determina ser competência do Ministério dos Transportes estabelecer diretrizes para a definição das prioridades dos

programas de investimentos em transportes rodoviários, bem como prevê no Inciso I do Parágrafo Único do mesmo artigo ser competência deste Ministério a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais de transporte rodoviário.

Art. 1º O Ministério dos Transportes, órgão da administração pública federal direta, tem como área de competência os seguintes assuntos:

I - política nacional de transportes ferroviário e rodoviário;

II - política nacional de trânsito;

III - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes ferroviário e rodoviário, em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos;

(...)

Parágrafo único. As competências atribuídas ao Ministério dos Transportes no **caput** compreendem:

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

(...)

4.2. Nesta senda, depreende-se da interpretação das competências deste Ministério que estabelecer diretrizes para que a ANTT proceda com regulação junto às empresas concessionárias para estabelecer obrigações em relação aos meios de pagamentos semi-automáticos coaduna com as competências legais vigentes à este Ministério dos Transportes.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. O objetivo pretendido na atual proposta de portaria e estabelecer diretrizes que permitam a disponibilidade de mais de um meio de pagamento semi automático nas cabines presentes nas praças de pedágios nas rodovias federais concedidas sob administração da ANTT, permitindo uma melhor prestação do serviço aos usuários das rodovias.

5.2. O objetivo coaduna com dois objetivos estratégicos previstos no Mapa Estratégico do Ministério dos Transportes, quais sejam: (i) Melhorar o Nível de Serviços de Transportes e de Trânsito" e (ii) Promover Infraestrutura Tecnológica e Suporte Logístico Integrado, Seguros e de Alto Desempenho.

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

6.1. O contexto da situação de Análise de Impacto Regulatório está contemplado no item 2 desta Nota Técnica, que fundamentou a necessidade de ampliar os meios de pagamentos disponíveis nas praças de pedágios de Concessões rodoviárias federais sob gestão da ANTT.

6.2. Dessa forma, em continuidade à Análise de Impacto de Regulatório do proposta de política pública em tela, avalia-se 3 (três) cenários distintos para o tema:

- (i) Não editar Política Pública incentivando a disponibilização de meios de pagamentos semiautomáticos nas praças de pedágio;
- (ii) Proposta de Política pública incentivando a disponibilização algum meio de pagamento automático nas praças de Pedágio; e
- (iii) Proposta de Política Pública obrigando a disponibilização de todos os meios de pagamentos de mercado nas praças de pedágio.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS E COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS

• Vantagens cada uma das alternativas regulatórias:

- (i) Não editar Política Pública incentivando a disponibilização de meios de pagamentos semiautomáticos nas praças de pedágio: avalia-se como vantagem na manutenção do status quo o fato de não haver necessidade de realizar ajustes nos contratos de concessão por parte da ANTT e a eliminação do risco de solicitação de alteração do contrato por parte das concessionárias.
- (ii) Proposta de Política pública incentivando a disponibilização algum meio de pagamento automático nas praças de Pedágio: verifica-se como vantagem da presente proposta o

atendimento ao anseio social. Além disso, é possível que haja maior eficiência e eficácia na cobrança de tarifas dos usuários, uma vez que não haverá necessidade do cidadão transitar com dinheiro em espécie para o pagamento da tarifa, assim como seria, no mínimo, minimizado o problema com as moedas e o troco nas praças de pedágio. Menciona-se ainda que a proposta estaria em linha com a modernização dos contratos de concessões de rodovias federais.

- (iii) Proposta de Política Pública obrigando a disponibilização de todos os meios de pagamentos de mercado nas praças de pedágio: de forma análoga à informada no item anterior, a proposta atenderia ao anseio social, melhoraria a eficiência e a eficácia da cobrança de tarifas, reduziria o problema de troco nas praças de pedágio, atenderia aos anseios da sociedade e estaria alinhada à constante modernização dos contratos de concessão almejados por esta Pasta.

- **Desvantagens cada uma das alternativas regulatórias:**

- (i) Não editar Política Pública incentivando a disponibilização de meios de pagamentos semiautomáticos nas praças de pedágio: verifica-se como principal desvantagem da manutenção do *status quo* a insatisfação da sociedade. Não só isso, será mantida a menor eficiência e eficácia na cobrança de tarifas dos usuários, com a manutenção dos problemas com o troco nas cabines, a insatisfação de usuários que precisem procurar local onde possa sacar o dinheiro caso não o tenha em mãos, do risco que esse usuário avance sem o pagamento da tarifa simplesmente por não ter o dinheiro físico naquele momento, além da continuação de anseios da sociedade solicitando a ampliação dos meios de pagamento.
- (ii) Proposta de Política pública incentivando a disponibilização algum meio de pagamento automático nas praças de Pedágio: a principal desvantagem na adoção dessa política é a possibilidade de impactos nos atuais contratos de concessão. Contudo, avalia-se que serão mínimos.
- (iii) Proposta de Política Pública obrigando a disponibilização de todos os meios de pagamentos de mercado nas praças de pedágio: assim como para o item anterior, a adoção desse tipo de solução poderá acarretar ajustes nos contratos de concessão, porém, com possibilidade de de que ocorra pleito de reequilíbrios haja vista que as concessionárias deveriam dispor de todos os meios possíveis de pagamento em todas as cabines de todas as praças de pedágio. Cita-se ainda o risco de que ocorram problemas operacionais nas praças de pedágio, seja por problemas na infraestrutura de dados ou mesmo de software e hardware dos sistemas empregados.

7.1. Diante do exposto, observa-se que a solução **(ii) Proposta de Política pública incentivando a disponibilização algum meio de pagamento automático nas praças de Pedágio**, se mostrou como a mais adequada para ser utilizada como Política Pública para incentivar a ampliação dos meios de pagamentos semiautomáticos das tarifas de pedágios, uma vez que, *s.m.j.*, apresenta mais vantagens e menos desvantagens quando comparado às demais alternativas avaliadas.

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

8.1. Não foi verificada experiência internacional sobre o tema. Mas considerando o avanço tecnológico nos países europeus e da América do Norte e alguns países asiáticos, é esperado que seja comum a aceitabilidade de meios de pagamentos diversos e associados a tecnologias avançadas embarcadas em aparelhos eletrônicos nos diversos países com programa de concessões de rodovias em andamento.

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

- **Principais Riscos e tratamentos apresentados na adoção da proposta (ii) Proposta de Política pública incentivando a disponibilização algum meio de pagamento automático nas praças de Pedágio:**

- **Risco 1:** apresentação de pleitos de alteração dos contratos que não há a previsão de cobrança de pedágio dessa natureza;
- **Tratamento do Risco:** relacionamentos e parcerias do poder público com o setor visando a colaboração das empresas com os anseios sociais, destacando o apoio e atuação da ABCR; utilização dos mecanismos regulatórios da ANTT para mitigar eventuais impactos.
- **Risco 2:** aumento do risco operacional da praça de pedágio, com serviços de pagamento semi-automático que apresentem problemas, provocando filas em determinadas cabines;
- **Tratamento do risco:** será necessário uma ampla comunicação da Concessionária frente aos usuários para conscientizá-los na fase de adaptação dos sistemas de pagamento, bem como deve-se utilizar a estrutura de operação das praças para mobilizarem com tempestividade os motoristas para as cabines alternativas. Para isso será proposto um tempo de transição de 90 dias para adaptação, além de prever percentual mínimo de cabines para as praças de pedágio para pix. A ANTT pode regulamentar a quantidade de cabines mínimas por praça, de forma a reduzir significativamente o risco operacional;

10. CONCLUSÃO

10.1. Diante do exposto, observa-se que a solução **(ii) Proposta de Política pública incentivando a disponibilização algum meio de pagamento automático nas praças de Pedágio**, se mostrou como a mais adequada para ser utilizada como Política Pública para incentivar a ampliação dos meios de pagamentos semiautomáticos das tarifas de pedágios, uma vez que, *s.m.j.*, apresenta mais vantagens e menos desvantagens quando comparado às demais alternativas avaliadas.

ANDERSON SANTOS BELLAS

Coordenador Geral de Concessões Rodoviárias

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

FERNANDA DE GODOY PENTEADO

Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias

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

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Coordenador- Geral de Concessões Rodoviárias**, em 05/02/2024, às 18:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda de Godoy Penteado, Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias**, em 05/02/2024, às 18:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **8018859** e o código CRC **5E9CE4E6**.



Referência: Processo nº 50000.001025/2024-84



SEI nº 8018859

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