

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 18/10/2023 | Edição: 198 | Seção: 1 | Página: 216

Órgão: Ministério dos Transportes/Gabinete do Ministro

## PORTARIA Nº 995, DE 17 DE OUTUBRO DE 2023

Institui a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso da competência que lhe conferem os incisos II e IV, parágrafo único do art. 87, da Constituição Federal, tendo em vista o disposto nos incisos I, III e IV do art. 47 da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, e com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.011952/2023-21, resolve:

### CAPÍTULO I

#### DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Portaria institui, no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas, a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, que busca a modernização, padronização e otimização dos contratos de concessão de rodovias federais.

Art. 2º Os contratos de concessão devem ser orientados para o incentivo à participação da sociedade civil e do mercado, definindo diretrizes e procedimentos objetivos e transparentes, capazes de fomentar a sustentabilidade contratual, social e ambiental.

### CAPÍTULO II

#### SEÇÃO I

#### DA POLÍTICA DE OUTORGA PARA A EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Art. 3º A Política Nacional de Outorga para a exploração da infraestrutura de transporte rodoviário abrangerá:

I - a definição dos segmentos viários da malha a serem contemplados com soluções de parcerias;

II - a definição do modelo de parceria mais adequado a cada segmento viário, observada a legislação vigente;

III - a política tarifária e premissas de pedagiamento, no que diz respeito:

a) a valores de referência para a tarifa básica de pedágio;

b) à definição das categorias e dos tipos de veículos e respectivos multiplicadores a serem aplicados à referida tarifa;

c) à definição de critérios para o estabelecimento da relação entre as tarifas a serem cobradas e o posicionamento de pontos de cobrança ao longo do trecho;

d) à definição de incentivo tarifário de acordo com a oferta de infraestrutura diferenciada;

e) à definição de tarifa variável de acordo com o horário ou período da cobrança;

f) ao emprego de novas tecnologias para cobrança;

g) a eventuais descontos a título de incentivo ao usuário para utilização de novas formas de cobrança; e

h) a eventuais isenções de tarifas de pedágio;

IV - a definição das premissas macroeconômicas a serem utilizadas na estruturação de novas parcerias;



V - a definição do prazo de concessão, modalidade de licitação, critério a ser utilizado para definição do vencedor do certame e recursos aportados no projeto ao longo do prazo da concessão;

VI - a repartição de riscos entre o concessionário e o poder concedente;

VII - os níveis de serviço, padrões e parâmetros referentes à operação, ao atendimento ao usuário e à infraestrutura, diferenciados de acordo com o trecho ou o período da concessão, com a adoção de:

a) soluções técnicas, recursos tecnológicos ou sistemas inteligentes para assegurar níveis de serviços adequados e maior eficiência operacional; e

b) infraestrutura ou metodologia que proporcione segurança viária aos usuários.

VIII - a adoção de incentivos ao desenvolvimento de uma infraestrutura viária resiliente, ambiental e economicamente sustentável;

IX - a instituição e aprimoramento de mecanismos que possibilitem o monitoramento contínuo e permanente dos investimentos realizados durante a concessão;

X - a adoção de mecanismos contratuais propícios ao incentivo e à execução de investimentos obrigatórios com ganhos de prazo e melhor desempenho; e

XI - a instituição de mecanismos de incentivo de exploração de receitas acessórias por parte das empresas concessionárias.

Art. 4º A Política Nacional de Outorga adotada à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário deverá considerar as características específicas de cada trecho rodoviário, da região atravessada, dos resultados obtidos em estudos, levantamentos, investigações e projetos e do cenário macroeconômico vigente.

Art. 5º Na estruturação dos Projetos de Parcerias para a exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, o órgão ou a entidade competente, ao abordar os itens previstos no Art. 3º, deverá obedecer às políticas setoriais vigentes e premissas gerais dispostas nesta Portaria, além de observar a aderência à política nacional de transportes.

## SEÇÃO II

### DAS PREMISSAS GERAIS AOS PROJETOS DE PARCERIA

Art. 6º Para efeito desta Portaria, em alinhamento com a nomenclatura utilizada em outros instrumentos legais e infralegais, entende-se como Projetos de Parceria para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, quaisquer estudos, levantamentos, investigações ou projetos que possam ser vinculados à futura parceria para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário e de utilidade para a respectiva licitação.

Art. 7º Deverá ser privilegiado o princípio da modicidade tarifária em todos os Projetos de Parceria, considerando a racionalização de recursos e a sustentabilidade social e ambiental.

Art. 8º Os Projetos de Parceria elaborados sob as diretrizes de políticas de outorga deverão, guardadas as devidas especificidades, estar padronizados entre si.

Parágrafo único. A padronização de que trata o caput engloba as planilhas do modelo econômico-financeiro.

Art. 9º Fica estabelecido o critério de menor tarifa para a definição do vencedor dos certames licitatórios de concessões rodoviárias.

§ 1º Deverão ser previstos aportes pelo licitante vencedor na Concessão, quando for ultrapassado o desconto máximo definido no projeto de parceria, proporcionais ao deságio ofertado, a fim de garantir a sustentabilidade financeira da concessão.

§ 2º Eventuais indenizações decorrentes de processos de relicitação, nos termos do Inciso I, § 1º, Art. 15 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, poderão, a critério do Ministério dos Transportes, ser custeadas, por meio de aporte, pelo futuro operador, nos termos e limites previstos no edital da relicitação, para garantir a modicidade tarifária.



§ 3º Aportes públicos, a critério do Ministério dos Transportes, poderão ser previstos na estruturação do projeto, com o objetivo de viabilizar a execução de obras relevantes e manter a modicidade tarifária, desde que atendida as legislações específicas.

§ 4º A critério do Ministério dos Transportes, o projeto poderá ser estruturado na forma de Parceria Público-Privada - PPP, observadas as condições da Lei nº 11.079/2004.

Art. 10. A política tarifária adotada deverá considerar o modelo de reclassificação tarifária, após a conclusão de obras que proporcionem maior conforto, fluidez e segurança viária aos usuários.

Parágrafo único. Deverá ser prevista a possibilidade de uso dos recursos da concessão para a manutenção da modicidade tarifária quando da reclassificação tarifária.

Art. 11. As concessões poderão ser prorrogadas ou estendidas, desde que mantidas as condições definidas em contrato, pelo prazo de até 30 (anos):

§ 1º a extensão contratual poderá se dar inclusive como mecanismo de incentivo às concessões que:

I - apresentarem altos níveis de desempenho, critério que pode garantir uma extensão em até 5 (cinco anos); e

II - atingirem pontuação de destaque, e de acordo com a metodologia do Programa Internacional de Avaliação de Estradas ("International Road Assessment Programme" - Irap), critério que pode garantir a extensão em até 5 (cinco) anos.

§ 2º A ANTT regulamentará a forma e critérios para a previsão de que trata este artigo.

Art. 12. Os novos contratos de concessão deverão possuir cláusulas que estabeleçam o regramento relativo aos prazos e formas para o tratamento das revisões previstas e de eventual reequilíbrio contratual.

§ 1º O reajuste e a revisão ordinária da tarifa de pedágio deverão ser realizados de forma automática na data estabelecida no Contrato de Concessão, sendo eventuais ajustes nos cálculos considerados na revisão ordinária subsequente.

§ 2º A efetivação do reequilíbrio contratual, inclusive parcial, terá prazo fixado pela entidade reguladora, sendo eventuais ajustes nos cálculos considerados posteriormente.

Art. 13. A justiça tarifária é princípio basilar e deverá ser observada em toda a execução do contrato, sem que sua aplicação reduza a qualidade do serviço ofertado.

§ 1º Deverão ser previstos descontos progressivos na tarifa de pedágio, de acordo com a frequência utilizada da via para veículos leves com etiquetas eletrônicas ("tags") ou tecnologia posterior que a substitua, quando couber.

§ 2º A utilização de etiquetas eletrônicas ("tags"), ou tecnologia posterior que a substitua, deverá ser incentivada por meio de tarifas diferenciadas.

§ 3º Os usuários de motocicletas, nos termos do anexo I da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, ficam isentos do pagamento da tarifa de pedágio.

§ 4º A implantação de sistemas de pedagiamento automático de livre passagem ("Free Flow") deve, preferencialmente, ser contemplada nos contratos de concessão federal, no início do pedagiamento ou, na impossibilidade, dentro de prazo razoável definido contratualmente, preferencialmente, até o 5º ano.

Art. 14. As cláusulas contratuais relativas ao compartilhamento de riscos, devem, no mínimo, disciplinar os eventos a seguir:

I - variações relevantes de tráfego, com a definição de faixas ou bandas de valores máximos e mínimos para compartilhamento total ou parcial dos riscos, quando couber;

II - variações relevantes de custos de insumos;

III - impactos financeiros decorrentes de eventuais "evasões de pedágio" em projetos que preveem o pagamento automático do pedágio ("Free Flow");

IV - desapropriações;



V - riscos residuais (não previstos de forma expressa); e

VI - condicionantes de licenças ambientais.

§ 1º O compartilhamento de que trata o inciso I, alínea b, do caput, poderá, a critério do Ministério dos Transportes, ser substituído por mecanismo de reajuste ao Contrato de Concessão que considere a variação do preço dos insumos, quando definida fórmula de cálculo específica para este fim.

§ 2º Deverá ser incentivada a exploração de receita extraordinária ou acessória decorrente da utilização da faixa de domínio pela própria concessionária, inclusive, e não se limitando, à comercialização de Pontos de Parada e Descanso - PPDs.

§ 3º Os riscos ordinários deverão estar dissociados dos riscos extraordinários.

Art. 15. Nos casos de concentração de altos investimentos, com vistas à modicidade tarifária, as seguintes premissas poderão ser consideradas para a definição dos cronogramas de obras:

I - o primeiro ciclo de investimentos considerando as obras de ampliação de capacidade necessárias, preferencialmente, até o 10º ano de concessão.

II - as obras de ampliação de capacidade indicadas como necessárias a partir do ciclo mencionado no inciso I poderão ser tratadas como obras de manutenção de Nível de Serviço, conforme Gatilhos Volumétricos preestabelecidos, e sua forma de reequilíbrio deverá ser definida no Contrato de Concessão.

Parágrafo único. O prazo de que trata o inciso I pode ser alterado a depender da especificidade do projeto.

Art. 16. Os parâmetros de desempenho de infraestrutura e operacionais deverão ser definidos, de forma padronizada, com foco na modicidade tarifária e priorizará as inovações tecnológicas e a sustentabilidade ambiental, considerando as características do ativo.

§ 1º Os parâmetros de desempenho de pavimento deverão ser diferenciados para pista, acostamento e marginais.

§ 2º As formas de cálculo para definição dos custos e do momento de execução das obrigações deverá ser padronizada, devendo ser motivado nos casos em que não seja possível a aplicação.

§ 3º Deverão ser previstas inovações tecnológicas que otimizem os tempos de atendimento operacionais e/ou incentivem a sustentabilidade ambiental, considerando, mas não se limitando, aos itens destacados a seguir:

I - implantação de sistemas de pedagiamento automático de livre passagem ("Free Flow"), de que trata o § 3º do art. 13;

II - adoção de ferramentas e instrumentos que otimizem os tempos de atendimento operacionais e/ou reduzam custos, tais como:

a) substituição e/ou redução de Veículos de Inspeção de Tráfego - VITs;

b) redução de Circuitos Fechados de Televisão - CFTVs;

c) utilização de drones;

d) previsão de telemedicina;

e) tecnologia 5G;

f) câmeras com reconhecimento ótico de caracteres ("Optical Character Recognition" - OCR), em locais estratégicos; e

g) pesagem automática em movimento;

III - estimular a transição energética da frota de veículos que utilizam as concessões, com adoção de, pelo menos, 1 (um) ponto de recarga para veículos elétricos em cada posto de Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU e Ponto de Parada e Descanso - PPD.

§ 4º Deverão ser previstos mecanismos de modernização da auditoria dos dados da concessão.

Art. 17. Deverão, preferencialmente, ser previstos mecanismos de inspeção acreditada de projetos e verificador independente para:



I - recebimento de obras e serviços;

II - monitoramento dos parâmetros de desempenho da Rodovia; e

III - realização de auditoria amostral de tráfego e receita auferida.

Parágrafo único. Os verificadores independentes deverão preferencialmente ser contratados pela Infra S.A., que será ressarcida pelas Concessionárias.

Art. 18. Deverão ser considerados mecanismos de reequilíbrio automático em caso de inexecuções de obras e/ou serviços previstos contratualmente.

Art. 19. As concessões deverão prever a realização de ações afirmativas de gênero e raça.

Parágrafo único. As ações de que trata o caput poderão englobar os tópicos descritos a seguir:

I - recrutamento diversificado com divulgação de vagas de emprego em canais de comunicação ao alcance de grupos em situações marginalizadas;

II - promoção de progressão igualitária - programas de treinamento da empresa abrangendo oportunidades àqueles com menor nível de escolaridade;

III - promoção de ambiente inclusivo - realização de treinamentos contra o preconceito e de sensibilização a políticas internas contra discriminação de raça e de gênero e assédios; e

IV - a adesão das Concessionárias às políticas públicas de caráter social estabelecidas pelo Governo Federal.

Art. 20. O prazo entre a publicação do Edital e a realização do Leilão deverá ser, preferencialmente, maior que 100 (cem) dias.

### CAPÍTULO III

#### DA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DOS PROJETOS DE PARCERIA

Art. 21. A contratação dos Projetos de Parceria será realizada a partir de solicitações do Ministério dos Transportes a entes estruturadores, que elaborarão os Projetos Básicos ou Termos de Referência que deverão estar compatíveis com as políticas de outorgas definidas nesta Portaria.

§ 1º O ente estruturador, de que trata o caput, deverá ser responsável pela análise técnica dos estudos, de forma a garantir que sejam vinculados à concessão e de utilidade para a licitação.

§ 2º A critério do Ministério dos Transportes, estudos não estruturados pela INFRA S.A poderão ser avaliados pela Empresa.

Art. 22. Após a conclusão dos estudos do Projeto de Parceria, este deverá ser submetido ao Ministério dos Transportes, que se manifestará sobre a aprovação do Projeto de Parceria e sua compatibilidade com diretrizes, normas ou premissas referentes à política de outorga para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário.

§ 1º Deverão ser considerados, no Projeto de Parceria de que trata o caput, quando couber, os estudos, projetos e licenças ambientais existentes no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e de concessionária regulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

§ 2º Durante a estruturação do projeto, deverá ser realizado alinhamento, junto ao DNIT e demais entes públicos, no que se refere às obras públicas e de terceiros, em andamento e previstas nos trechos objeto do projeto.

Art. 23. Após a aprovação do Projeto de Parceria, este será submetido às contribuições da sociedade e o órgão ou entidade competente será comunicado com vistas aos procedimentos administrativos necessários à abertura de Audiência Pública.

Parágrafo único. Eventuais contribuições sociais formalizadas em Audiência Pública deverão ser consideradas pela ANTT, que poderá solicitar subsídios ao Ministério dos Transportes, no tocante a dúvidas relativas à política pública adotada.



Art. 24. Os valores de eventual ressarcimento dispendidos pelo ente estruturador, nos termos do art. 21 da Lei nº 8.987, de 1995, vinculados à concessão e de utilidade para a licitação, serão ressarcidos pelo vencedor da licitação, mediante previsão no respectivo edital.

#### CAPÍTULO IV

##### DA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DOS PLANOS DE OUTORGA

Art. 25. Para efeitos desta Portaria, define-se como Plano de Outorga o instrumento que consolida as diretrizes para a política de outorga adotada e que sintetiza a modalidade operacional e as condições de desestatização para o projeto de parceria objeto da estruturação.

Art. 26. Os Planos de Outorga são propostos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e deverão ser elaborados com base nos Projetos de Parceria de que trata o capítulo anterior, em consonância às diretrizes estabelecidas por essa Portaria e nas diretrizes de política pública definidas pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, além de observar a aderência à política nacional de transportes.

Art. 27. Os Planos de Outorga, a serem submetidos ao Ministério dos Transportes, serão acompanhados de parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT e de ato de aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, e deverão constar, no mínimo, as seguintes informações:

I - a caracterização dos segmentos viários a serem licitados;

II - a indicação do tipo e prazo da concessão e modalidade de licitação;

III - os critérios utilizados para definição do vencedor do certame e outras variáveis com impacto sobre a concorrência;

IV - a síntese da política tarifária e das premissas de pedagiamento;

V - a modelagem econômico-financeira e seus resultados, com a indicação das variáveis macroeconômicas utilizadas, com a apresentação dos valores consolidados acerca dos seguintes aspectos:

a) investimentos;

b) custos operacionais;

c) estimativa de demanda e variáveis utilizadas para sua projeção;

d) Taxa Interna de Retorno - TIR do projeto; e

e) valores de referência para tarifa, contraprestação pública, outorga fixa, recursos vinculados, subvenção econômica, ou outros, de acordo com a modelagem adotada.

VI - a repartição de riscos entre concessionário e poder concedente, com descrição dos mecanismos de mitigação eventualmente adotados;

VII - a síntese das obras e melhoramentos previstos para os trechos a serem licitados, agregados por tipo e com cronograma de execução ao longo do prazo da concessão;

VIII - os parâmetros de desempenho de infraestrutura e de operação a serem observados e serviços a serem prestados pelo concessionário ao longo do prazo da concessão;

IX - os mecanismos técnicos e regulatórios voltados à maior eficiência operacional e performance do concessionário no que tange à execução contratual; e

X- histórico do processo de estruturação.

Art. 28. No âmbito do Ministério dos Transportes, os processos administrativos referentes aos Planos de Outorga serão encaminhados pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário à Secretaria-Executiva, em observância às competências previstas no decreto de estrutura regimental do Ministério dos Transportes, que encaminhará os autos à Consultoria Jurídica, para exame de legalidade e de juridicidade da proposta, à luz da política pública setorial.

Art. 29. Após a elaboração do Plano de Outorga, este deverá ser submetido ao Ministério dos Transportes, que se manifestará sobre a sua aprovação considerando sua compatibilidade com as diretrizes, normas ou premissas referentes à política de outorga para exploração da infraestrutura de



transporte rodoviário.

Art. 30. Após a aprovação do Plano de Outorga pelo Ministro de Estado dos Transportes, este deverá ser submetido à análise do Tribunal de Contas da União - TCU.

Art. 31 No caso de ajustes e complementações aos projetos de parceria, decorrentes de demandas dos órgãos de controle, a ANTT deverá apresentar o plano de outorga atualizado, previamente à publicação do Edital de Concessão do referido projeto.

§ 1º Se houver alterações relacionadas aos incisos I e II do art. 27., uma nova aprovação é obrigatória.

§ 2º Nos demais casos, de ajustes estritamente técnicos ou regulatórios, atendidas a política pública estabelecida, a aprovação fica dispensada desde que seja apresentado relatório das alterações ocorridas.

## CAPÍTULO V

### DA QUALIFICAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS NOS PROGRAMAS NACIONAIS DE PARCERIAS

Art. 32. A Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, quando se tratar de parceria para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, deverá adotar as providências necessárias para a qualificação do empreendimento como projeto prioritário nacional, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND e a aprovação da modalidade operacional e das condições de desestatização nos termos da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

Parágrafo único. As providências necessárias à qualificação do empreendimento no PND e PPI poderão ser tomadas a qualquer tempo, mas deverão ser finalizadas antes da publicação do Edital.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. Após a aprovação do Plano de Outorga pelo Ministério dos Transportes e a conclusão dos procedimentos de que trata o Capítulo IV desta Portaria, o órgão ou entidade competente promoverá os atos administrativos subsequentes visando à licitação e contratação dos serviços.

Art. 34. Ficam revogadas as seguintes Portarias:

I - nº 1.061, de 15 de agosto de 2022.

II - nº 104, de 11 de agosto de 2021.

Art. 35. Esta Portaria entra em vigor em 1º de novembro de 2023.

**JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO**

