MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DIRETORIA COLEGIADA

RESOLUÇÃO Nº 6.000, DE 1º 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.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, pelo Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, fundamentada no Voto DLL - 050, de 1º de dezembro de 2022, e no que consta do processo nº 50500.064556/2020-13, resolve:

Art. 1º Aprovar 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 - ANTT.

Parágrafo único. Aplicam-se ao Regulamento das Concessões Rodoviárias as seguintes definições:

I - aceitação: ato administrativo de aprovação de documento técnico emitido pela concessionária, recebido e analisado pela ANTT;

II - acesso de pequeno porte: acesso de uso residencial com volume médio diário igual ou inferior a 10 (dez), observados os critérios definidos pelas normas do DNIT e demais regulamentos aceitos pela ANTT;

III - ambiente ecologicamente sensível: áreas de preservação permanente, unidades de conservação, cavidades naturais subterrâneas, terras indígenas, comunidades quilombolas e patrimônio arqueológico;

IV - ano concessão: cada um dos anos do prazo da concessão, contados a partir da data da assunção;

V - anteprojeto: conjunto de elementos necessários e suficientes, com grau de precisão adequado para caracterizar a obra ou serviço, que assegurem a funcionalidade e operacionalidade da rodovia, subsidiando as diretrizes básicas do projeto executivo, da declaração de utilidade pública, da desapropriação e do licenciamento ambiental;

VI - caderno de respostas: documento que aborda todos os apontamentos registrados na análise anterior do projeto, identificando o item abordado nos volumes de projetos, indicando respostas e justificativas para os apontamentos realizados;

VII - cronograma físico-financeiro: representação das várias fases de uma obra ou serviço em termos físicos e financeiros, em função do tempo em que as atividades serão realizadas;

VIII - data da assunção: data da assinatura do termo de arrolamento e transferência de bens;

IX - faixa de domínio: base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo;

X - fast tracking: técnica de planejamento específica para compressão do cronograma de um projeto, que altera a lógica de rede sobrepondo fases que normalmente seriam realizadas em sequência, objetivando a realização das atividades do cronograma em paralelo;

XI - interferência: infraestrutura pública ou privada, aérea, superficial ou subterrânea, que possa vir a interferir ou sofrer interferência direta ou indireta com o sistema rodoviário concedido;

XII - obra obrigatória: obra cuja data de conclusão ou implantação está prevista no contrato de concessão ou mediante determinação da ANTT;

XIII - obra ou serviço de grande vulto: obra ou serviço cujo valor supere R$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), a preço correntes;

XIV - obra ou serviço de pequeno vulto: obra ou serviço cujo valor seja inferior a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), a preço correntes;

XV - obra ou serviço emergencial: intervenção necessária para reestabelecer à normalidade as condições de tráfego e de segurança afetadas por qualquer evento imprevisto que gere ou possa gerar impacto negativo, comprometendo o sistema rodoviário;

XVI - orçamento: estimativa do valor de obra ou serviço, com base em metodologia própria;

XVII - plano de desenvolvimento do Building Information Modelling: documento que detalha os aspectos de modelagem das informações de projetos e especifica diretrizes, critérios e usos do modelo para todas as fases de projeto;

XVIII - projeto de interesse de terceiro: atividade de interesse de pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, cuja execução depende do acesso ou uso de bem da concessão, mediante autorização de natureza precária, gratuita ou onerosa e por sua conta e risco;

XIX - projeto executivo: conjunto de elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, com o detalhamento das soluções previstas no projeto básico, a identificação de serviços, de materiais e de equipamentos a serem incorporados à obra, bem como suas especificações técnicas, de acordo com as normas técnicas pertinentes;

XX - projeto funcional: conjunto de elementos que demonstrem a concepção da obra, permitindo avaliar sua funcionalidade e sua segurança, apresentando seus principais elementos e características;

XXI - recomposição dos efeitos financeiros decorrente de inexecução de obra ou serviço: postergação de obra ou serviço no cronograma físico-financeiro autorizada pela Superintendência competente, em função de mora ou inexecução, independentemente da aferição de culpa, para fins exclusivos de aplicação dos instrumentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão;

XXII - reprogramação de obra ou serviço: antecipação ou postergação de obra ou serviço, vencido ou vincendo, no cronograma físico-financeiro autorizada pela Diretoria em revisão, em função da necessidade de adequação do planejamento de intervenções às necessidades dos usuários;

XXIII - sistema rodoviário: objeto da concessão rodoviária, descrito no contrato de concessão, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, tais como acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais, sinalização, iluminação e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como as áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão;

XXIV - termo de anuência: documento que reconhece os limites de retificação de áreas necessários à regularização ou atualização cadastral dos imóveis confrontantes com as faixas de domínio das rodovias federais concedidas;

XXV - vício aparente: defeitos ou anomalias cuja constatação independe de inspeção complexa e que afetam o desempenho das obras ou serviços da rodovia, tornando-os inadequados aos fins a que se destinam, causando transtornos ou prejuízos materiais ao usuário, que podem decorrer de falha no projeto ou da execução ou, ainda, da informação defeituosa sobre sua utilização ou manutenção; e

XXVI - vício oculto: defeito ou anomalias nas obras ou serviços que não podem ser percebidos e identificados no ato da assunção da rodovia ou que surgem, por sua natureza, como uma decorrência da má execução da obra, ao longo do tempo.

CAPÍTULO I

INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO E SISTEMAS DE ACOMPANHAMENTO

Seção I

Planejamento e informações da concessão

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.

§ 1º O planejamento quinquenal deve indicar:

I - a previsão das obras e dos serviços a serem executados no quinquênio; e

II - os valores estimados de receitas e despesas para os cinco anos subsequentes previstos no contrato de concessão.

§ 2º O primeiro planejamento quinquenal será proposto em até 12 (doze) meses da data da assunção e será apresentado sucessivamente a cada 5 (cinco) anos, admitida a realização de ajustes após aprovação de revisão quinquenal, devendo permitir a comparação entre as ações planejadas e executadas.

§ 3º O planejamento anual deverá detalhar as metas, os prazos e os dispêndios discriminados no cronograma físico-financeiro no contrato de concessão e deverá ser enviado em até 30 (trinta) dias antes do início do ano concessão.

§ 4º O planejamento anual deverá refletir o disposto no contrato de concessão, consideradas a recomposição dos efeitos financeiros decorrente de inexecução de obra ou serviço e as reprogramações de obras ou serviços, e poderá ser atualizado ao longo do ano concessão, em função de alteração de obrigações do contrato de concessão aprovada pela Diretoria.

§ 5º Ato da Superintendência competente definirá as informações que deverão ser contempladas nos planejamentos quinquenal e anual.

§ 6º A Superintendência competente ou a Unidade Regional competente pela fiscalização da concessão poderá solicitar o envio de informações complementares, bem como apresentação de detalhamento de informações em periodicidade inferior à prevista neste artigo.

§ 7º Os planejamentos quinquenal e anual, elaborados conforme as obrigações do contrato de concessão:

I - devem ser apresentados pela concessionária nos prazos determinados;

II - tem caráter informativo para a ANTT;

III - não dependem de aprovação pela ANTT para sua exigibilidade; e

IV - não afastam as obrigações contratuais.

§ 8º A ANTT poderá adotar sistema informatizado do Poder Público, a ser alimentado pela concessionária, inclusive para viabilizar o processo de fast tracking.

Art. 3º As obrigações previstas originalmente no contrato de concessão e anexos deverão ser executadas por conta e risco da concessionária, não ensejando desequilíbrio contratual.

§ 1º Quando da celebração do contrato de concessão, as obrigações previstas no Regulamento das Concessões Rodoviárias compõem a equação econômicofinanceira e não constituem desequilíbrio contratual.

§ 2º Ao celebrar o contrato de concessão, a concessionária assume que obteve, por si ou por terceiros, todas as informações necessárias para o cumprimento de suas obrigações contratuais.

§ 3º A concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito de ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de informações sobre as quais tinha o dever de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe tenha sido fornecida ou disponibilizada.

Art. 4º A concessionária deverá apresentar pelo sistema informatizado indicado pela ANTT as seguintes informações, em conformidade com as obrigações dispostas no contrato de concessão e alterações posteriores:

I - a programação anual de estudos, projetos funcionais, anteprojetos e projetos executivos de engenharia, acompanhada das informações quanto à necessidade, ainda que potencial, de declaração de utilidade pública, por obra;

II - o plano anual de desocupação da faixa de domínio, contendo as ações necessárias para desocupação e regularização do uso da faixa de domínio e dos acessos;

III - o relatório anual de desapropriações indicando a situação do que foi executado no período, com informações acerca da situação dos processos com as indenizações efetivadas e em andamento, "as built de desapropriação" e demais informações necessárias às prestações de contas a serem apresentadas no período.

Art. 5º A ANTT disponibilizará em seu sítio eletrônico anualmente os relatórios finais dos verificadores, resguardadas eventuais informações sigilosas.

Art. 6º À ANTT deverá ser assegurado o acesso irrestrito e em tempo real às informações, aos sistemas e aos bancos de dados relativos à gestão do sistema rodoviário.

Seção II

Sistemas de Gestão Ambiental, de Gestão da Qualidade e de Gestão de Segurança Viária

Art. 7º A concessionária deverá implantar, até o final do segundo ano concessão, os Sistemas de Gestão Ambiental (SGA), de Gestão da Qualidade (SGQ) e de Gestão de Segurança Viária (SGSV).

§ 1º Os sistemas serão comprovados mediante apresentação de certificado de inspeção acreditada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), a ser renovado conforme exigido em norma ou validade definida no certificado e atender ao seguinte:

I - o SGA deverá ser desenvolvido com base na norma NBR ISO 14.000 e suas atualizações;

II - o SGQ deverá ser desenvolvido com base na norma NBR ISO 9.000, e suas atualizações; e

III - o SGSV deverá ser desenvolvido com base na norma NBR ISO 39.001, e suas atualizações.

§ 2º Os custos e eventuais responsabilidades relacionados às certificações referidas no § 1º serão exclusivamente atribuídos à concessionária.

§ 3º Quando solicitado pela ANTT, a concessionária deverá comprovar a validade dos sistemas relacionados no caput mediante envio do certificado ou, caso inexistente, documento que ateste atendimento, em até 30 (trinta) dias.

Seção III

Sistema de Gestão Operacional

Art. 8º A concessionária deverá implantar, até o final do segundo ano concessão, Sistema de Gestão Operacional (SGO).

§ 1º Ato da Superintendência competente estabelecerá, em relação ao SGO:

I - o formato das informações, a periodicidade de atualizações, bem como o conteúdo que cada subsistema deverá conter;

II - a interface com os sistemas informatizados da ANTT, suas plataformas de acesso e disponibilidade.

§ 2º A concessionária deverá apresentar relatórios do SGO e seus subsistemas quando solicitados pela ANTT, enquanto não estabelecida a interface com os sistemas informatizados da ANTT.

§ 3º Quando solicitado pela ANTT, a concessionária deverá comprovar a validade do SGO através do envio da evidência de sua contratação e implantação, ou certificado em até 30 (trinta) dias.

CAPÍTULO II

BENS DA CONCESSÃO

Seção I

Disposições gerais

Art. 9º A concessão é integrada pelos seguintes bens:

I - o sistema rodoviário;

II - os bens vinculados à operação e manutenção do sistema rodoviário e à prestação do serviço público:

a) transferidos à concessionária, conforme listados no termo de arrolamento e transferência de bens; e

b) adquiridos, arrendados ou locados pela concessionária, ao longo do prazo da concessão.

§ 1º A concessionária poderá, durante a execução do contrato de concessão e independentemente de autorização da ANTT, locar, arrendar ou, de qualquer forma, contratar a disponibilização dos bens necessários à prestação do serviço.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no § 1º, a concessionária deverá, ao final da concessão, adquirir, construir ou providenciar bens novos ou em acordo com a vida útil exigida nos termos e condições do contrato de concessão para fins de reversão ao Poder Concedente, sob pena de desconto do valor correspondente na apuração de haveres e deveres, na forma da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Art. 10. A ANTT adotará as providências para que o Poder Concedente disponibilize à futura concessionária o acesso a todo o sistema rodoviário para a execução das obras e serviços do contrato de concessão, incluindo os locais com obras de responsabilidade do Poder Concedente.

Art. 11. O direito de requerer recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro decorrente de vício oculto em bem da concessão decai em cinco anos, contados da data da assunção ou, para bens da concessão assumidos posteriormente, conforme disciplinado no Capítulo IX desta Resolução.

Parágrafo único. Não caberá recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro decorrente de vício aparente, exceto quanto às obras supervenientes do Poder Concedente, conforme disciplinado no Capítulo IX desta Resolução.

Art. 12. Consideram-se integralmente amortizados todos os bens da concessão ou investimentos sobre eles realizados pela concessionária no prazo da concessão, não cabendo indenização no advento do termo contratual a esse respeito.

Seção II

Termo de arrolamento e transferência de bens e inventário da concessão

Art. 13. O termo de arrolamento e transferência de bens deverá ser firmado concomitantemente à celebração do contrato de concessão.

§ 1º Devem celebrar o termo de arrolamento e transferência de bens:

I - como partes:

a) o Poder Concedente ou entidade por ele indicada;

b) a concessionária que assume os bens da concessão;

II - como interveniente, a ANTT, representada por seu Diretor-Geral.

§ 2º Do termo de arrolamento e transferência de bens constarão os seguintes anexos, entre outros que se mostrarem necessários:

I - Anexo I: Discriminação individualizada dos bens da concessão, preferencialmente com indicação de georreferenciamento;

II - Anexo II: Relatório de vistoria conjunta;

III - Anexo III: Mídia com filmagem da rodovia;

IV - Anexo IV: Últimos relatórios de monitoração ou de verificação, se houver;

V - Anexo V: Lista e documentos sobre declarações de utilidade pública, desapropriações e averbações em registro geral de imóveis;

VI - Anexo VI: Licenças ambientais e situação do atendimento às condicionantes ambientais;

VII - Anexo VII: Listagem com detalhamento dos processos judiciais e arbitrais que envolvam o sistema rodoviário;

VIII - Anexo VIII: Mídia com arquivo georreferenciado, banco de dado GIS, com todos os ativos da rodovia, com identificação da faixa de domínio, se houver;

IX - Anexo IX: Listagem das ocupações por terceiros na faixa de domínio e respectivas autorizações ou contratos de permissão de uso emitidos pela autoridade com circunscrição sobre a rodovia até a assunção do contrato.

§ 3º Ao celebrar o termo de arrolamento e transferência de bens, a concessionária recebe os bens da concessão na natureza e condições em que se encontram e se responsabiliza pela sua posse, guarda, manutenção e vigilância.

§ 4º O termo de arrolamento e transferência de bens:

I - poderá ser revisado em até um ano, contado da sua assinatura; e

II - deverá ser aditado em caso de transferência de bens ao longo da concessão ou identificação de bens que, apesar de integrarem o sistema rodoviário, não foram registrados originariamente, hipótese em que a concessionária deverá atualizar o inventário da concessão.

§ 5º Publicada conjuntamente com o edital da licitação a lista de bens que serão arrolados, a revisão do termo de arrolamento e transferência de bens após a celebração do contrato de concessão, que impactar negativamente qualquer parte será

sucedida da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, facultada a consulta prévia ao Poder Concedente quanto à inclusão ou exclusão dos referidos bens.

§ 6º Durante todo o prazo da concessão, a concessionária deverá manter registro atualizado do inventário da concessão, conforme formato e modelo estabelecido em ato da Superintendência competente.

Seção III

Disposição de bens da concessão

Art. 14. A concessionária poderá dispor ou transferir a posse dos bens da concessão:

I - mediante prévia e expressa anuência da Superintendência competente; ou

II - independentemente da anuência da ANTT, se proceder à sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores às dos substituídos.

§ 1º O procedimento e os critérios para autorização de alienação e transferência da posse dos bens da concessão serão previstos em ato da Superintendência competente.

§ 2º Nos últimos três anos da concessão, a concessionária não poderá alienar ou transferir a posse de quaisquer bens vinculados à concessão, sem a prévia e expressa autorização da ANTT.

Art. 15. A concessionária poderá dispor dos bens móveis da concessão declarados inservíveis, desde que não haja objeção da Superintendência competente no prazo de até 30 (trinta) dias.

§ 1º A concessionária deverá apresentar requerimento à Superintendência competente da ANTT, acompanhado da relação de bens declarados inservíveis e de laudo técnico que ateste sua condição de inservíveis, sem prejuízo de outros documentos e informações que venham a ser solicitados.

§ 2º A Superintendência competente da ANTT comunicará ao DNIT a respeito do requerimento de que trata o § 1º, indicando o prazo de 20 (vinte) dias para que informe o interesse na destinação do bem.

§ 3º Se o DNIT ou a Superintendência competente da ANTT, nesta ordem de precedência, não definir a destinação do bem, a concessionária poderá fazê-lo livremente e auferir a respectiva receita não tarifária.

Art. 16. O tratamento dos bens imóveis observará o disposto no Decreto nº 8.376, de 15 de dezembro de 2014.

Art. 17. A transferência de trecho do sistema rodoviário concedido e de bens da concessão, com redução do objeto do contrato de concessão, poderá ser solicitada:

I - pelo Poder Concedente;

II - por entidade de governo local da Administração estadual, distrital ou municipal; e

III - pela concessionária.

§ 1º A Superintendência competente da ANTT consultará a concessionária, o Poder Concedente, o governo local envolvido e, se for o caso, o DNIT a respeito do requerimento de que trata o caput.

§ 2º Com a anuência das entidades consultadas na forma do § 1º, a ANTT promoverá:

I - a atualização da versão consolidada do programa de exploração da rodovia, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão na revisão subsequente; e

II - a celebração de termo de arrolamento e transferência de bens com os interessados.

§ 3º O disposto neste artigo se aplica à hipótese de transferência para a concessão de trechos anteriormente sob gestão do Poder Concedente ou de governo local, com ampliação do objeto do contrato de concessão.

CAPÍTULO III

ESTUDOS, PROJETOS E ORÇAMENTOS DE ENGENHARIA

Seção I

Disposições gerais

Art. 18. Os estudos, projetos e orçamentos deverão ser elaborados de acordo com o contrato de concessão e com as normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), do DNIT, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja sujeita por obrigação legal ou contratual.

§ 1º Havendo conflito entre normas, prevalecerá a norma expedida pelo órgão na ordem de precedência do caput.

§ 2º Havendo conflito entre normas expedidas pelo mesmo órgão de que trata o caput, prevalecerá a norma mais recente.

§ 3º A concessionária deverá adotar soluções técnicas seguindo as melhores práticas de engenharia nas fases de construção, operação e manutenção, de modo a privilegiar, principalmente:

I - a eficiência técnica e econômica; e

II - a sustentabilidade.

§ 4º Cabe à concessionária elaborar, guardar, manter atualizados e disponibilizar à ANTT, durante todo o período da concessão, os estudos e projetos de engenharia para a execução das obras e serviços da concessão, que deverão atender integralmente aos prazos e condições previstos no contrato de concessão.

§ 5º A critério da ANTT, poderá ser autorizada a utilização em projetos e obras, em trecho experimental ou definitivo, soluções técnicas ou métodos construtivos de engenharia ainda não normatizados.

Art. 19. Os estudos, projetos e orçamentos deverão ser apresentados acompanhados de anotação de responsabilidade técnica do engenheiro responsável e de declaração de veracidade de informações e documentos por representante da concessionária.

§ 1º A concessionária é responsável técnica, administrativa, civil e penalmente pela conformidade, qualidade, solidez, segurança, fluidez e compatibilização com a preservação ambiental, decorrentes da realização de projetos, obras e serviços previstos no contrato de concessão.

§ 2º A aceitação de estudo, anteprojeto, projeto funcional, projeto executivo, orçamento, prestação de contas ou outro documento que trata o Regulamento das Concessões Rodoviárias e o contrato de concessão não significa a assunção de qualquer responsabilidade pela ANTT ou pelo Poder Concedente.

Art. 20. Caberá exclusivamente à ANTT, considerando o disposto no contrato de concessão, validar a localização, o quantitativo, o prazo, o tipo, a configuração e funcionalidade das obras.

Art. 21. A concessionária poderá adotar fast tracking para otimização de cronograma nas seguintes fases:

I - elaboração de estudo, projeto funcional, anteprojeto e projeto executivo;

II - inspeção de projeto;

III - declaração de utilidade pública, emitida com base no anteprojeto ou projeto funcional e desapropriação;

IV - licenciamento ambiental;

V - remoção de interferência;

VI - contratação de seguro;

VII - contratação de financiamento ou outro instrumento para obtenção de recursos; e

VIII - mobilização de recursos.

§ 1º A adoção de fast tracking permitirá à concessionária o impulsionamento concomitante dos processos e das anuências, junto à ANTT, necessárias à execução do contrato de concessão.

§ 2º A concessionária poderá solicitar o fast tracking por sua conta e risco, não ensejando direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 22. A Superintendência competente poderá, mediante justificativa técnica, exigir a apresentação dos projetos em formatos e extensão de arquivos digitais desenvolvidos por meio de softwares específicos de ampla aceitação no meio da engenharia rodoviária e compatíveis com as orientações de políticas públicas federais, tal como Building Information Modelling (BIM).

Parágrafo único. As providências e os custos necessários para a realização dos estudos e projetos para obras inicialmente previstas nos contratos de concessão, independentemente da tecnologia empregada, serão de responsabilidade da concessionária.

Art. 23. Para os contratos de concessão que dispuserem originariamente sobre a obrigação de apresentação de projeto que contemple o BIM, a concessionária deverá apresentar o plano de desenvolvimento do BIM.

§ 1º No plano de desenvolvimento do BIM, deverá ser previsto, no mínimo, o objetivo, escopo, agentes responsáveis, fluxogramas de processos, pacotes de entregas, cronogramas das etapas, softwares, requisitos técnicos e níveis de desenvolvimento (level of development).

§ 2º Os custos e as responsabilidades relacionados à elaboração do plano de desenvolvimento do BIM serão exclusivamente atribuídos à concessionária.

§ 3º O plano de desenvolvimento do BIM deverá seguir as diretrizes contidas em ato da Superintendência competente, os normativos técnicos pertinentes, as tecnologias disponíveis no mercado e as melhores práticas nacionais e internacionais.

Art. 24. Ficam dispensados de análise e independem de aceitação expressa pela ANTT:

I - os orçamentos relativos às obras previstas inicialmente no contrato de concessão; e

II - os estudos, projetos e orçamentos relativos às obras e serviços inicialmente previstas no contrato de concessão de caráter periódico ou rotineiro.

III - projetos e orçamentos de obras de pequeno vulto, desde que apresentado o certificado de inspeção emitido por organismo de inspeção acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia-INMETRO.

§ 1º A dispensa da análise que trata o caput não desobriga a concessionária de elaborar e apresentar o projeto executivo à ANTT previamente ao início da obra, exceto as listadas no inciso II do caput.

§ 2º para os casos do inciso III o rito de análise seguirá o fluxo da inspeção por organismo de inspeção acreditado, conforme normativo da ANTT.

§ 3º O disposto no inciso II do caput não abrange:

I - a definição da localização, escopo, tipologia e configuração relativa às edificações e equipamentos operacionais inicialmente previstos no contrato de concessão, tais como praças de pedágio, postos de pesagem e bases de serviços operacionais;

II - as obras de recuperação de terraplenos que envolverem desapropriação e de obras de arte especiais; e

III - as obras de recuperação, quando decorrentes de determinação específica da Diretoria para realização de campanha de recuperação.

§ 4º Fica dispensada a apresentação prévia e análise de projetos de obra ou serviço emergencial, para o qual não caiba recomposição do equilíbrio do econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 25. Os estudos, projetos e orçamentos deverão ser organizados em volumes.

Parágrafo único. Ato da Superintendência competente definirá as informações que deverão ser enviadas nos volumes.

Art. 26. Os estudos, projetos e orçamentos deverão ser apresentados nos prazos previstos no Regulamento das Concessões Rodoviárias e conforme disposto no contrato de concessão, em prazo compatível com o cronograma contratual de obras e serviços.

Parágrafo único. A não observância dos prazos ou a apresentação reiterada de estudos, projetos e orçamentos em desconformidade com as normas e determinações das equipes técnicas configura mora da concessionária e poderá ser considerada em eventual processo administrativo de apuração de responsabilidade.

Art. 27. Na análise de estudos, projetos e orçamentos previstos nesse Capítulo, a contagem do prazo para manifestação da ANTT inicia-se na data de protocolo pela concessionária de toda a documentação necessária à análise pela ANTT.

Parágrafo único. A contagem do prazo para análise pela ANTT será interrompida em caso de:

I - determinação de diligência fundamentada pela Superintendência competente para realização de ajustes e correções pela concessionária, até o seu cumprimento integral;

II - caso fortuito ou força maior, que impeça a realização da obra ou serviço;

III - aprovação de revisão extraordinária ou quinquenal que modifique o planejamento anual comunicado; ou

IV - determinação da ANTT para que a obra ou serviço seja modificado.

Art. 28. A concessionária deverá realizar os ajustes, as correções e as complementações nos estudos, projetos e orçamentos que forem solicitados pela Superintendência competente, necessários ao atendimento do contrato de concessão e dos normativos vigentes, ou, em caso de discordância, justificar de maneira fundamentada o não atendimento.

§ 1º Caso a manifestação fundamentada não seja acatada após análise técnica conclusiva, a concessionária deverá ajustar, corrigir, complementar e reencaminhar os estudos, projetos e orçamentos.

§ 2º Caso a concessionária tenha de implementar alterações diversas, deverá indicá-las de maneira fundamentada.

Art. 29. A aceitação tácita a projetos de que trata este Capítulo:

I - se aplica somente aos anteprojetos e projetos executivos de obras e serviços previstos inicialmente no contrato de concessão apresentados com certificado de inspeção acreditada;

II - não exime a concessionária de cumprir as normas aplicáveis à exploração da infraestrutura rodoviária;

III - não afasta a sujeição à realização das adequações identificadas pela ANTT em fiscalizações posteriores; e

IV - não autoriza a concessionária a iniciar a obra ou serviço.

Art. 30. A Superintendência competente poderá aprovar a alteração da solução de engenharia, desde que mantida ou aprimorada sua funcionalidade e que não seja aplicada solução de qualidade inferior.

Art. 31. Ato da Superintendência competente poderá estabelecer diretrizes para elaboração, apresentação e processamento de estudos, projetos e orçamentos, observado o disposto no Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Seção II

Obras e serviços previstos inicialmente no contrato de concessão

Art. 32. Para a execução das obras previstas inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar anteprojeto e projeto executivo à Superintendência competente.

Parágrafo único. Os custos e as responsabilidades relacionados à contratação de anteprojetos e projetos executivos relativos a obras e serviços previstas inicialmente no contrato de concessão, inclusive eventuais correções, serão exclusivamente atribuídos à concessionária.

Art. 33. Nas análises técnicas de anteprojeto e projeto executivo não serão verificados o dimensionamento, a memória de cálculo, a nota de serviço ou outra informação e documento relacionado a definição dos quantitativos de serviços.

Art. 34. O anteprojeto deverá conter informações suficientes para realização dos trâmites necessários a declaração de utilidade pública e licenciamento ambiental.

Art. 35. A Superintendência competente analisará o anteprojeto e informará sua aceitação ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

§ 1º A concessionária disporá do prazo de 60 (sessenta) dias para reapresentar o anteprojeto corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT ou outro prazo indicado pela Superintendência competente, sendo admitida a prorrogação por igual período, uma única vez, desde que devidamente justificada pela complexidade da obra.

§ 2º Nas revisões de anteprojetos e projetos executivos, a concessionária deverá enviar o caderno de respostas.

Art. 36. A concessionária deverá apresentar à Superintendência competente o projeto executivo em até 180 (cento e oitenta) dias após aceitação do anteprojeto.

§ 1º Em caso de incompletude do projeto executivo ou sua desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes, a Superintendência competente poderá determinar, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 60 (sessenta) dias para reapresentar o projeto executivo corrigido, contado do recebimento da notificação da ANTT, sendo admitida a prorrogação por igual período, uma única vez, desde que devidamente justificada pela complexidade da obra.

§ 3º A depender da complexidade da obra, a Superintendência competente poderá indicar outro prazo para reapresentação do projeto executivo.

Art. 37. Após a apresentação do projeto executivo e iniciada a obra, as alterações que não modifiquem de modo significativo a localidade, funcionalidade, concepção, características geométricas, parâmetros de desempenho e demais diretrizes técnicas estabelecidas no contrato de concessão deverão ser registradas e tratadas no projeto as built.

§ 1º Após o início das obras, as propostas de alteração de projetos executivos aceitos deverão ser comunicadas previamente à Unidade Regional, para fins de acompanhamento.

§ 2º A alteração de projeto executivo que modifique a concepção, a solução técnica ou o método construtivo poderá ser analisada, mediante provocação da Unidade Regional e a critério da Superintendência competente.

§ 3º Qualquer alteração de projeto que possa implicar impactos socioambientais diferentes daqueles previstos nos estudos e programas ambientais deverá ser precedida de anuência do órgão ambiental competente.

§ 4º Na hipótese do § 3º, a concessionária deverá encaminhar à ANTT o documento que comprove a anuência do órgão ambiental tão logo concedida.

Art. 38. Os anteprojetos e projetos executivos relativos a obras previstas inicialmente no contrato de concessão deverão ser analisados pela Superintendência competente no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data do protocolo.

Parágrafo único. Se instruído com certificado de inspeção emitido por organismo acreditado, o projeto executivo será:

I - analisado por verificação expedita em check-list; e

II - considerado aceito tacitamente após decorrido o prazo previsto no caput sem manifestação da Superintendência competente.

Art. 39. Nos anteprojetos e projetos executivos apresentados pela concessionária, caso incidam posteriores divergências entre peças entregues, observar-seá o seguinte:

I - no que se refere à natureza e aos métodos construtivos dos trabalhos, prevalecerão as condições dos projetos executivos aceitos;

II - as peças desenhadas prevalecerão sobre todas as outras quanto a localização, especificações, características das obras e especificações relativas as suas diferentes partes; e

III - nos demais aspectos prevalecerá o que constar da memória descritiva dos projetos executivos.

Seção III

Obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão

Art. 40. Para inclusão ou alteração das obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar à Superintendência competente, conforme o caso, estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, projeto funcional ou projeto executivo acompanhado de orçamento.

§ 1º Os custos relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos relativos a obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, desde que não objetados pela Superintendência competente, serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão extraordinária subsequente à sua aceitação:

I - quando solicitada pela ANTT sua apresentação, independentemente de inclusão da obra ou serviço no contrato de concessão;

II - quando apresentados espontaneamente pela concessionária, apenas em caso de inclusão da obra ou serviço no contrato de concessão pela Diretoria.

§ 2º Os custos relacionados à contratação de projetos funcionais ou anteprojetos serão exclusivamente atribuídos à concessionária.

§ 3º Os estudos, projetos executivos e orçamentos serão remunerados por percentual sobre o valor da obra ou serviço ou, caso não executado, mediante prestação de contas pela Superintendência competente.

Art. 41. Nas propostas de inclusão ou alteração de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, deverão ser considerados os respectivos custos de manutenção, conservação, operação, monitoração, remoção de interferências, desapropriação, licenciamento, compensações ambientais e seguro de obra, entre outras obrigações indiretas.

Parágrafo único. Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para custos supervenientes incorridos não contemplados inicialmente nos projetos aceitos.

Art. 42. Será obrigatória a apresentação de estudo de viabilidade para obras não previstas inicialmente no contrato de concessão nas seguintes hipóteses:

I - contornos alternativos e variantes;

II - quando se tratar de obra de grande vulto;

III - quando a obra estiver localizada na área de influência de ambiente ecologicamente sensível; e

IV - outros casos expressamente indicados pela Superintendência competente.

§ 1º A apresentação de estudo de viabilidade deverá ser previamente autorizada pela Diretoria, mediante proposta da Superintendência competente, de ofício ou mediante requerimento da concessionária.

§ 2º A concessionária poderá, por sua conta e risco, elaborar e apresentar estudo de viabilidade, que será ressarcido apenas em caso de sua aceitação e aprovação da obra em revisão aprovada pela Diretoria.

§ 3º Após autorização da Diretoria, a concessionária deverá apresentar estudo de viabilidade em até 180 (cento e oitenta) dias ou outro prazo indicado pela Diretoria.

§ 4º A Superintendência competente analisará o estudo de viabilidade e informará sua aceitação ou rejeição ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

§ 5º A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o estudo de viabilidade corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 6º Caso o estudo de viabilidade tenha sido aceito pela Superintendência competente, demonstrada a viabilidade e o interesse público na obra a autorização para apresentação de projeto executivo competirá:

I - à Diretoria, para obra de grande vulto;

II - à Superintendência competente, nos demais casos.

§ 7º A concessionária disporá do prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período mediante justificativa e aceitação da Superintendência competente, para apresentar o projeto executivo, contado da autorização, ou outro prazo indicado pela ANTT.

§ 8º No caso de incremento ou alteração de obras previstas inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar projetos executivos e orçamentos da obra prevista originalmente e da nova obra proposta, sendo objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas o projeto executivo da nova obra proposta.

§ 9º O valor que deverá ser objeto de recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro corresponderá à diferença entre os orçamentos de que trata o §8º.

§ 10. Para as obras e serviços em que for apresentado e aceito estudo de viabilidade, fica dispensada a apresentação de projeto funcional.

Art. 43. Para inclusão ou alteração de obras de contornos alternativos de trechos urbanos e variantes, a concessionária deverá apresentar estudo de viabilidade contendo, no mínimo, 3 (três) propostas de traçados.

§ 1º A concessionária deverá consultar, de forma não vinculante, o interesse do Município sobre a proposta de traçado e a assunção do trecho rodoviário a ser contornado, nos limites de sua competência.

§ 2º A concessionária deverá apresentar projeto executivo e orçamento relativo ao traçado previsto inicialmente no contrato de concessão e o traçado alternativo aceito pela ANTT, para implementação da recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro quanto à diferença de valores entre eles, sendo objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas o projeto executivo da nova obra proposta.

§ 3º Para os projetos de contornos previstos inicialmente no contrato de concessão, o novo traçado deverá priorizar a extensão e os parâmetros técnicos estabelecidos no estudo de viabilidade da concessão, salvo inviabilidade fundamentada.

Art. 44. Para inclusão ou alteração de obras e serviços no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar inicialmente projeto funcional, mediante solicitação da Superintendência competente ou por sua própria iniciativa.

§ 1º A Superintendência competente analisará o projeto funcional, podendo:

I - determinar a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes;

II - Consultar a Comissão Tripartite da rodovia, de forma não vinculante, sobre a adequação do projeto funcional em função de possíveis reflexos decorrentes de execução ou de sua implementação, sob a ótica dos lindeiros do interesse geral.

III - informar a ausência de interesse na inclusão ou alteração;

IV - autorizar a elaboração de projeto executivo para obra ou serviço com preço de venda de até R$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), a preços correntes; e

V - submeter para Diretoria proposta de autorização de realização do projeto executivo ou estudo de viabilidade, cujo preço de venda supere o valor previsto no inciso III.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 60 (sessenta) dias para reapresentar o projeto funcional corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 3º A concessionária disporá do prazo de 180 (cento e oitenta) dias para apresentar o projeto executivo acompanhado do certificado de inspeção acreditada, ou, se for o caso, estudo de viabilidade, em caso de aceitação ou aceitação com ressalvas do projeto funcional, contado do recebimento da autorização.

Art. 45. A Superintendência competente analisará o projeto executivo acompanhado de orçamento e informará sua aceitação ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

Parágrafo único. A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o projeto executivo corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da Superintendência competente, ou outro prazo indicado por esta.

Art. 46. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão poderá ser promovida mediante deliberação da Diretoria em termo aditivo contratual, cujos efeitos tarifários serão incorporados por meio da revisão extraordinária ou quinquenal, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, com base em projeto executivo aceito.

Parágrafo único. Investimentos em consonância com os programas governamentais estabelecidos, principalmente voltados à segurança viária, inclusive os associados à tecnologia, conforme definições da área competente, poderão ser celebrados por meio de termo aditivo, cujos efeitos tarifários serão incorporados no âmbito das revisões extraordinárias.

Art. 47. Os estudos de viabilidade e os projetos executivos acompanhados de orçamentos relativos a obras não previstas inicialmente no contrato de concessão deverão ser analisados pela Superintendência competente no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da data do protocolo, prorrogáveis por igual período.

Art. 48. Para realização de obra ou serviço emergencial, a concessionária deverá realizar a intervenção seguindo projeto executivo aceito, quando existente, e apresentar projeto as built após a sua conclusão, para avaliação da Superintendência competente.

§ 1º Quando cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, após a execução da obra ou serviço emergencial, a concessionária apresentará o projeto as built e respectivo orçamento, para sua consideração em revisão extraordinária.

§ 2º Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para obra ou serviço emergencial ou respectivo evento para o qual o risco contratual esteja alocado à concessionária.

Seção IV

Orçamentos

Art. 49. Os orçamentos deverão refletir as quantidades, serviços e especificações técnicas do projeto executivo e as condições de execução da obra ou serviço, conforme disciplinado em ato da Superintendência competente.

Art. 50. A concessionária deverá enviar os orçamentos de obras e serviços, em consonância com o disposto no contrato de concessão e com base nos sistemas oficiais de custos referenciais de órgãos aceitos pela ANTT.

§ 1º O custo direto da obra ou serviço deverá ser proposto pela concessionária mediante apresentação de orçamento analítico, elaborado com base nas composições de custos unitários dos seguintes sistemas referenciais de preços, nesta ordem de preferência:

I - do Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO), sob gestão do DNIT; e

II - do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI), sob gestão da Caixa Econômica Federal (CEF) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º Na hipótese de não existirem as composições de custos nos sistemas referidos no § 1º, deverão ser utilizadas composições de custos unitários com base em outros sistemas referenciais de custos mantidos e divulgados por órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais.

§ 3º Na hipótese de não existirem as composições de custos nos sistemas referidos no § 1º, a Superintendência competente poderá, a seu critério, de ofício ou mediante requerimento, solicitar apoio do DNIT, em caráter não vinculante, para realização de procedimento de análise e aprovação de preços novos, nos termos de acordo de

cooperação técnica celebrado entre as autarquias.

§ 4º Na impossibilidade de utilização de sistemas oficiais de custos, referidos nos §§ 1º e 2º, deverão ser utilizados os valores de mercado, contendo no mínimo 3 (três) cotações de empresas comerciais ou fornecedores distintos, com prazo de validade limite de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados a partir do recebimento da proposta pela concessionária, devendo ser atualizadas as cotações quando ultrapassado este prazo.

§ 5º A ANTT poderá estabelecer custos médios referenciais para estimativas iniciais de investimentos, sem prejuízo da posterior apresentação de orçamento analítico e ajustes dos valores inicialmente previstos.

§ 6º Ato da Superintendência competente definirá as informações e documentos que deverão ser enviados no volume de orçamento.

Art. 51. As peças orçamentárias deverão atender às melhores práticas, bem como os principais requisitos descritos nos manuais de custos do DNIT.

§ 1º As estruturas das composições de custos unitários utilizadas como referência não poderão ser modificadas ou adaptadas, não podendo ser consideradas coeficientes de produtividades, insumos e demais componentes das composições de custos unitários em desacordo ao estabelecido na base de sistemas oficiais de custos referenciais.

§ 2º As composições de custos unitários deverão ser compatíveis com as condições reais de execução das obras, serviços e especificações de projeto.

Art. 52. Os custos diretos relacionados a caminho de serviço, remoção de interferência, royalties (exploração de área de jazida e empréstimo) e desapropriação, deverão compor o projeto executivo e orçamento da obra.

§ 1º O custo de desapropriação de obra nova não prevista inicialmente no contrato de concessão deve ser precificado por meio de laudo de avaliação ou relatório genérico de valores, sendo este valor considerado como limite máximo para fins de prestação de contas.

§ 2º A remoção de interferência identificada na execução de obras e que não foi prevista previamente no projeto executivo e respectivo orçamento, não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 53. Deverão ser adotados nos orçamentos de obras e serviços pela concessionária os Benefícios e Despesas Indiretas (BDI) definidos pelo DNIT.

§ 1º Compõem os BDI:

I - as despesas indiretas: administração central, despesas financeiras, seguros e garantias contratuais e riscos;

II - os benefícios: lucro; e

III - os tributos: Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN).

§ 2º Deverá ser promovido ajuste na rubrica dos benefícios e despesas indiretas, devido:

I - à isenção de algum tributo; e

II - ao cálculo de alguma despesa indireta de forma separada.

Art. 54. As taxas dos itens que compõe o BDI deverão ser apresentadas conforme os valores de referência dispostos no manual de custos do DNIT.

Art. 55. Juntamente com o envio dos documentos que tratam esta Seção, deverá ser enviada pela concessionária a declaração de responsabilidade referente aos serviços, quantitativos e custos.

Art. 56. Os custos relacionados com conservação, manutenção, operação e monitoração e demais custos correlacionados à obra deverão compor o volume de orçamento.

§ 1º Os orçamentos dos custos referidos no caput deverão ser apresentados pela concessionária de forma analítica.

§ 2º Nos orçamentos analíticos deverão ser utilizados índices, parâmetros e níveis de esforços previstos nos manuais do DNIT ou de outra entidade pública aceita pela ANTT.

§ 3º Os custos relacionados deverão se basear nas premissas técnicas e parâmetros de desempenho previstos originalmente para estes serviços no contrato de concessão.

Art. 57. Os custos indiretos de obras deverão ser apresentados na forma de taxas sobre a soma total dos custos diretos da obra, conforme previsto no quadro:

ITEM	CUSTO INDIRETO - OBRA	TAXA SOBRE O CUSTO DIRETO DA OBRA - CD		
		CD < R$ 5.000.000,00	R$ 5.000.000,00 < CD < R$ 200.000.000,00	CD > R$ 200.000.000,00
1	**Mobilização e Desmobilização**	**0,50%**	**0,41%**	**0,26%**
2	**Instalação de Canteiro**	**2,80%**	**2,30%**	**1,46%**
3	**Administração Local**	**10,68%**	**8,77%**	**5,58%**
4	**Supervisão**	**4,00%**	**3,28%**	**2,09%**
5	**Projeto Executivo**	**6,70%**	**5,50%**	**3,50%**
6	**Certificado de Inspeção de Projeto Executivo**	**0,90%**	**0,74%**	**0,61%**
7	**Compensação Ambiental**	**0,00%**	**0,50%**	**0,50%**
8	**Estudo e Licenciamento Ambiental**	**4,00%**	**3,28%**	**2,09%**
9	**Sinalização e Desvio de Tráfego**	**1,00%**	**0,82%**	**0,52%**
10	**Administração da Concessionária**	**3,79%**	**3,63%**	**3,39%**
11	**Risco**	**7,00%**	**5,75%**	**3,66%**
TOTAL		**41,37%**	**34,98%**	**23,66%**

§ 1º Deverá ser considerado no orçamento a remuneração de desvio de tráfego e sinalização de obras, somente para as obras e serviços que impactem no tráfego normal da rodovia.

§ 2º A Superintendência competente poderá dispensar a aplicação no orçamento das taxas que se referem o caput para obras ou serviços de pequeno vulto, mediante decisão fundamentada, sempre que os percentuais se demonstrarem exorbitantes ou insuficientes para o caso.

§ 3º Para consideração da taxa de compensação ambiental, quando aplicável, a concessionária deverá apresentar, juntamente com o projeto executivo, o programa para utilização desta verba.

§ 4º Para obras ou serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão cujo valor de investimento supere R$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) a preços correntes, caracterizados pela complexidade da solução de engenharia, poderão ser adotadas as seguintes medidas, alternativa ou cumulativamente:

I - definição de outra metodologia de cálculo do risco para composição do BDI;

II - pactuação de matriz de risco específica e adequada para realização da obra ou serviço, distinta da alocação de riscos prevista no contrato de concessão.

§ 5º As medidas de que tratam o § 4º serão formalizadas em termo aditivo, após aprovação pela Diretoria e fundamentação pela Superintendência competente abordando inclusive a justificativa para a excepcionalidade e necessidade para alocar os riscos à parte que melhor possa suportá-los.

Art. 58. Na base de cálculo das taxas de que trata o art. 57, deverão incidir somente os custos diretos de obras e serviços de que trata os art. 50.

Art. 59. Os preços globais de obras e serviços aceitos pela ANTT deverão ser convertidos a preços iniciais do contrato e distribuídos ao longo do prazo de concessão, considerando o cronograma físico-financeiro, caso a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja cabível e ocorra pela modalidade tarifária.

§ 1º Para conversão do orçamento a preços iniciais, deverá ser considerado no reajuste o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do mês anterior a proposta de inclusão do investimento submetida a Diretoria, conforme regra de defasagem prevista em contrato de concessão.

§ 2º O preço global de referência da obra ou serviço deverá ter seu valor reajustado pelo Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI) entre o mês da data-base do orçamento do SICRO/DNIT até o mês anterior da proposta de revisão submetida à Diretoria.

Art. 60. Os custos de todos os insumos e cotações dos orçamentos devem estar na mesma data-base.

§ 1º Os valores do orçamento devem ser atualizados pelos índices de reajustamentos de obras rodoviárias divulgados pelo DNIT.

§ 2º Na ausência de índice de reajustamento do DNIT, deverá ser adotado o IGP-DI.

Art. 61. Após a aceitação dos preços globais dos orçamentos de obras e serviços, eventuais complementações no respectivo projeto executivo que aumentem o custo da obra deverão ser arcadas pela concessionária, não ensejando revisão adicional do valor global aceito ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Parágrafo único. A Diretoria poderá, observada a alocação de riscos prevista no contrato de concessão, autorizar alterações nos orçamentos, em virtude de fatos supervenientes, vícios e situações excepcionais, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para o Poder Público ou para a concessionária.

Art. 62. A partir da segunda análise do projeto executivo e orçamento, caso ainda permaneçam pontos de divergências técnicas, em que a concessionária não justifique ou se negue a revisá-los, a Superintendência competente poderá promover os ajustes necessários no orçamento para fins de valor referencial.

§ 1º A Superintendência competente considerará como valor de referência para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão os serviços, quantitativos e custos diretos e indiretos passíveis de validação na análise.

§ 2º Os ajustes no orçamento de que trata o caput não implicarão alteração nos parâmetros técnicos do projeto executivo elaborado pela concessionária, bem como não a eximirão da responsabilidade técnica sobre o estudo, projeto, orçamento e a respectiva obra ou serviço.

§ 3º Não sendo possível que a Superintendência competente promova os ajustes na forma do caput e a concessionária se negue a acolher a diligência ou protele a revisão designada para o projeto executivo e orçamento nos prazos estabelecidos nesta Resolução, a Superintendência competente poderá sobrestar ou arquivar o processo, sem prejuízo da aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro e da aplicação da penalidade cabível.

§ 4º Para obras ou serviços de grande vulto não previstos inicialmente no contrato de concessão, a adequação da solução de engenharia ou do orçamento poderá ser submetida, com anuência de ambas as partes, a mecanismo adequado de solução de controvérsias, nos termos da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Seção V

Projetos as built

Art. 63. Após a conclusão das obras e serviços, a concessionária deverá encaminhar à Unidade Regional o projeto as built no prazo de 60 (sessenta) dias, contado:

I - do recebimento do relatório simplificado, que reconhecer a execução da obra sem necessidade de adequações;

II - da verificação da correção das inconformidades apontadas no relatório simplificado;

III - da conclusão da obra ou serviço emergencial.

§ 1º Caso a obra seja executada nos mesmos termos em que especificada no projeto executivo ou anteprojeto, a concessionária deverá comunicar oficialmente à Unidade Regional, dispensada a apresentação do projeto as built.

§ 2º Caso a concessionária já tenha apresentado projeto executivo por sistema informatizado indicado pela ANTT, o projeto as built poderá se restringir aos itens que sofreram alteração durante a execução.

Seção VI

Projeto de interesse de terceiro

Art. 64. Qualquer pessoa poderá requerer à concessionária a implementação de projeto de seu interesse, por sua conta e risco.

§ 1º O projeto de interesse de terceiro terá por objeto qualquer atividade ou empreendimento não vedado em lei.

§ 2º A autorização para projeto de interesse de terceiro tem natureza precária, podendo ser revogada a qualquer momento pela ANTT, com base em interesse público devidamente fundamentado, de ofício ou a requerimento de qualquer interessado.

§ 3º A exploração de projeto de interesse de terceiro não poderá prejudicar a execução do contrato de concessão.

Art. 65. A concessionária poderá auferir receita não tarifária pela exploração de projetos de interesse de terceiros, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 1º A concessionária poderá estabelecer cobrança pela análise de projeto de interesse de terceiro e sua fiscalização, devendo divulgar os valores praticados de forma transparente.

§ 2º Nos casos em que o terceiro for isento da cobrança pela exploração da atividade, a concessionária poderá estabelecer cobrança pela análise de projeto, à exceção dos acessos e demais obrigações previstas no contrato de concessão.

Art. 66. Compete à concessionária realizar a análise e deliberar quanto à adequação de projeto de interesse de terceiro, salvo nas hipóteses de submissão obrigatória à Superintendência competente.

§ 1º A concessionária é responsável pela análise e aprovação de projeto de interesse de terceiro, inclusive com relação às questões de operacionalidade, segurança viária e fluidez.

§ 2º O prazo para análise e entrega dos projetos de interesse de terceiros pela concessionária será de 30 (trinta) dias, contados a partir do protocolo de recebimento, desde que o projeto esteja atendendo integralmente a ato da Superintendência competente contendo diretrizes para apresentação de projetos.

§ 3º As análises de projetos de interesse de terceiro deverão ser realizadas de acordo com o contrato de concessão e com as normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, do CONTRAN, do DNIT, da ABNT e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculado.

§ 4º O projeto de interesse de terceiro deverá adotar soluções e métodos construtivos que priorizem a minimização de impacto na fluidez e segurança viária, durante a implantação da obra e após o início da operação e manutenção das instalações.

§ 5º A concessionária deverá verificar e determinar correção quanto a eventuais conflitos do projeto com a execução do contrato de concessão, decidindo pelo indeferimento em caso de incompatibilidade ou não realização das correções pelo terceiro interessado.

§ 6º Entendendo pela adequação e cabimento do projeto de interesse de terceiro, a concessionária deverá comunicar a este o resultado da análise ou, nas hipóteses de submissão obrigatória à Superintendência competente, encaminhar a esta a solicitação acompanhada da documentação prevista em ato próprio.

§ 7º Os projetos de acessos viários ou de outros dispositivos que guardem relação com a segurança e fluidez deverão ser priorizados pela concessionária, devendo ser hierarquizados conforme o risco envolvido, visando a priorização das entregas.

Art. 67. A ANTT decidirá quanto à autorização do projeto de interesse de terceiro no prazo de 90 (noventa) dias, contado do protocolo da solicitação na Unidade Regional, mediante ato da Superintendência competente, publicada na página oficial da ANTT e em extrato na imprensa oficial.

§ 1º O pedido de autorização será protocolado na Gerência responsável pela análise e deverá atender aos requisitos previstos em regulamento especifico.

§ 2º A Unidade Regional e a Superintendência competente poderão determinar diligência à concessionária para complementação de documentos ou realização de ajustes no projeto.

§ 3º O prazo de que trata o caput será interrompido em caso de determinação de diligência.

§ 4º A autorização poderá estabelecer condições, termos e encargos a serem observados na implementação do projeto de interesse de terceiro.

§ 5º A ausência de manifestação da Superintendência competente no prazo de que trata o caput implicará a autorização tácita para celebração do contrato de permissão especial de uso.

§ 6º Os projetos de engenharia elaborados pelo DNIT serão automaticamente aceitos pela ANTT, cabendo à concessionária sua avaliação quanto às questões de operacionalidade, segurança viária e fluidez.

Art. 68. Autorizado o projeto de interesse de terceiro, a concessionária e o terceiro interessado deverão celebrar contrato de permissão especial de uso, disciplinando as obrigações das partes, observado o disposto na autorização.

§ 1º A concessionária deverá protocolar cópia do contrato de permissão especial de uso e de seus termos aditivos na Unidade Regional, em até 30 (trinta) dias da sua celebração.

§ 2º A concessionária poderá solicitar alterações no contrato de permissão especial de uso, após manifestação do terceiro, justificando a necessidade de alteração da autorização.

§ 3º A autorização caducará caso o projeto de interesse de terceiro não seja executado no prazo previsto no contrato de permissão especial de uso.

Art. 69. A concessionária poderá suceder o operador anterior nos contratos de permissão especial de uso, devendo sub-rogá-los ou rescindi-los no prazo de até 3 (três) anos, contado da data da assunção.

§ 1º Não formalizada a rescisão no prazo de que trata o caput, presume-se sub-rogado o contrato de permissão especial de uso.

§ 2º A concessionária deverá comunicar à Superintendência competente, no prazo de que trata o caput, a relação dos contratos de permissão especial de uso subrogados e rescindidos, dispensada a edição de ato autorizativo.

Art. 70. O projeto de interesse de terceiro que configure polo gerador de viagens observará o disposto em regulamentação específica.

Art. 71. A concessionária deverá fomentar e priorizar a implementação de projeto de interesse de terceiro de pontos de parada de espera e descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, observado o disposto na Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, e respectivo regulamento.

§ 1º A implementação de pontos de parada de espera e descanso poderá ser realizada mediante:

I - celebração de projeto de interesse de terceiro, por sua própria iniciativa, não sendo cabível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; ou II - inclusão de obrigação no contrato de concessão, demonstrado o interesse público e promovida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

§ 2º A concessionária deverá encaminhar para a análise da Unidade Regional estudo de localização referencial para implementação de potenciais pontos de parada de espera e descanso que atendam ao disposto na legislação.

§ 3º A permissão de uso das faixas de domínio da concessão deverá ser automaticamente concedida com a autorização de instalação dos pontos de parada de espera e descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Art. 72. Ato da Superintendência competente disciplinará regras de classificação, entrega e análise de projetos de interesse de terceiros.

Seção VII

Inspeção de projetos e orçamentos

Art. 73. Os projetos executivos e orçamentos deverão ser apresentados com certificado de inspeção, nas seguintes hipóteses:

I - ampliação de capacidade, manutenção do nível de serviço e melhorias;

II - recuperação de obras de arte especiais e terraplenos;

III - recuperação, quando decorrente de determinação específica da Diretoria para realização de campanha de recuperação;

IV - quando exigido pela Superintendência competente, por decisão fundamentada.

§ 1º A concessionária não se exime da responsabilidade técnica sobre o projeto, seu orçamento e a respectiva obra ou serviço, ainda que apresentado conjuntamente com certificado de inspeção.

§ 2º A concessionária poderá apresentar o certificado de inspeção após a entrega do projeto executivo para obras que integram a fase de trabalhos iniciais.

§ 3º Não será exigida apresentação de certificado de inspeção para anteprojeto ou projeto funcional.

Art. 74. O certificado de inspeção deverá ser emitido por organismo de inspeção acreditado para o escopo de projeto ou de obra rodoviária pela Coordenação Geral de Acreditação do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia- INMETRO.

§ 1º O organismo de inspeção contratado pela concessionária deverá atuar de acordo com os normativos vigentes.

§ 2º Os certificados e relatórios de inspeção de projetos e orçamentos deverão evidenciar, de forma clara e objetiva, que todas as peças gráficas, os memoriais e os cálculos dos projetos estão em conformidade com o contrato de concessão e com os requisitos definidos nas normas da ANTT, da ABNT, do DNIT, do CONTRAN, do Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF) e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculada pelo contrato de concessão, pela legislação e regulamentação vigente da ANTT.

§ 3º A concessionária deverá encaminhar juntamente com o certificado, o plano e relatórios de inspeção devidamente assinados entre as partes, nos termos de ato do INMETRO.

Art. 75. Os custos e as responsabilidades relacionados à contratação do organismo de inspeção serão exclusivamente atribuídos à concessionária, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Seção VIII

Prestações de contas

Art. 76. Quando cabível, os valores referentes ao ressarcimento dos custos de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, licenciamento ambiental, desapropriação, servidão ou outra limitação administrativa e remoção de interferência serão apurados em prestação de contas.

§ 1º Os valores referentes aos ressarcimentos de que trata o caput serão considerados na revisão subsequente à aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente.

§ 2º A prestação de contas deverá ser encaminhada no prazo de 90 (noventa) dias da execução das atividades referidas no caput.

§ 3º A ANTT poderá adotar custos médios referenciais para o ressarcimento dos custos citados, desde que oficialmente aceitos pela agência.

Art. 77. Os valores aceitos na prestação de contas deverão ser limitados ao menor valor das cotações, termos de referência das propostas comerciais, orçamentos, laudos, comprovantes de pagamento ou outro documento aceito pela ANTT.

Art. 78. Os custos não previstos ou que excederem verba prevista em contrato de concessão aceitos por meio de prestação de contas serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão subsequente à aprovação da prestação de contas pela Superintendência competente.

Art. 79. O reconhecimento dos custos de estudos e licenciamento ambiental passíveis de ensejarem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão somente ocorrerá após a emissão da manifestação do órgão ambiental competente e aceitação da documentação pela Superintendência competente.

Art. 80. Os custos de desapropriação passíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, naquilo que não conflitar com as disposições do contrato de concessão, são aqueles relativos às indenizações efetivamente pagas e aceitas pela Superintendência competente.

§ 1º O ressarcimento das indenizações será efetivado pelo valor constante de laudo de avaliação ou pelo valor efetivamente pago, o que for menor.

§ 2º Caso o valor seja definido mediante perícia técnica em processo judicial, considera-se o valor da decisão judicial.

§ 3º A data referencial do ano concessão das prestações de contas de desapropriação será aquela correspondente à data do comprovante de pagamento.

§ 4º No caso de indenizações parceladas, a prestação de contas será apresentada ao término do pagamento da última parcela.

§ 5º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos custos de desapropriação será condicionada à comprovação de posse pela concessionária.

I - Ao final do contrato de concessão deverá ser comprovada a transferência da titularidade do bem imóvel em favor do Poder Concedente, estando sujeira às penalidades e sanções cabíveis.

Art. 81. Para os serviços e aquisição de equipamentos realizados pela concessionária em caráter excepcional ou em regime de emergência, os dispêndios incorridos poderão ser validados para fins de recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro, quando couber, via prestação de contas, na forma desta Seção.

Art. 82. As prestações de contas que forem apresentadas de forma incompleta ou em desconformidades com a regulamentação da ANTT, poderão, a critério da Superintendência competente, ser rejeitadas ou devolvidas para readequação e complementação, no prazo de 30 (trinta) dias, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

Parágrafo único. A Superintendência competente poderá aceitar valores parciais nas prestações de contas.

Art. 83. A partir da segunda análise da prestação de contas, caso ainda permaneçam pontos de divergências técnicas em que a concessionária não justifique ou se negue a revisá-los, a Superintendência competente poderá promover os ajustes necessários.

§ 1º A Superintendência competente considerará como valor de referência para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato os documentos passíveis de validação na análise.

§ 2º Os ajustes na prestação de contas de que trata o caput não implicarão alteração da obrigação, bem como não eximirão a concessionária da respectiva responsabilidade técnica.

§ 3º Caso a concessionária se negue a acolher a diligência ou protele a revisão da prestação de contas nos prazos estabelecidos, a Superintendência competente poderá indeferir o pedido, sobrestar ou arquivar o processo, sem prejuízo da aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro, da instauração de mecanismo adequado de solução de controvérsias e da aplicação da penalidade cabível.

Art. 84. Ato da Superintendência competente estabelecerá prazos e regras de apresentação e análise de documentos em prestação de contas.

Parágrafo único. O ato de que trata o caput poderá estabelecer:

I - procedimentos e critérios diferenciados para análise de acordo com o valor envolvido na prestação de contas; e

II - hipóteses de dispensa de análise, para prestação de contas de valor insignificante.

Seção IX

Propriedade intelectual dos projetos

Art. 85. A concessionária cederá gratuitamente à ANTT, no mesmo prazo do envio do as built, todos os direitos sobre os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das atividades integradas na concessão.

§ 1º A ANTT somente poderá divulgar e compartilhar projetos relacionados a investimento não previstos inicialmente no contrato de concessão após sua aceitação.

§ 2º Os direitos sobre os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais relacionados a obras ou serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão serão cedidos após a devida remuneração.

Art. 86. Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas na concessão, bem como projetos, planos, plantas, documentos e outros materiais pertinentes, serão transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade à ANTT junto com o projeto as built, competindo à concessionária adotar todas as medidas necessárias para esse fim.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DA ÁREA DE CONCESSÃO

Seção I

Disposições gerais

Art. 87. Cabe à concessionária requerer junto à ANTT a declaração de utilidade pública dos bens imóveis que serão objeto de desapropriação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa, nos termos da Resolução nº 5.819, de 10 de maio de 2018.

§ 1º A concessionária deverá formalizar, em consonância com os projetos aceitos, os pedidos de declaração de utilidade pública em tempo hábil, devendo considerar nos prazos para execução de obras e serviços o tempo necessário para expedição da declaração de utilidade pública pela Diretoria e para execução das desapropriações, servidões administrativas e outras limitações administrativas.

§ 2º A declaração de utilidade pública é definida pela poligonal da área necessária às obras e será requerida independentemente do tipo ou características dos imóveis por ela abrangidos.

Art. 88. O atraso ou a impossibilidade de obtenção de declaração de utilidade pública, de execução de desapropriação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa e de desocupação da faixa de domínio não acarretará responsabilização à concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado, por culpa concorrente ou exclusiva, sem prejuízo da aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 89. O pedido de declaração de utilidade pública deverá abranger imóvel contemplado em anteprojeto ou projeto executivo aceito, com ou sem ressalvas.

§ 1º A concessionária poderá apresentar pedido de declaração de utilidade pública concomitantemente à apresentação do anteprojeto ou projeto executivo, hipótese em que a declaração somente será expedida caso o anteprojeto ou projeto executivo seja aceito, com ou sem ressalvas.

§ 2º As objeções ou ressalvas ao projeto não impedem a continuidade na análise da declaração de utilidade pública, caso as restrições ou correções a serem feitas não possuam vínculo com as áreas pré-definidas pela concessionária.

Seção II

Execução de desapropriação e servidão administrativa

Art. 90. Cabe à concessionária promover desapropriações, servidões administrativas, limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução de obras e serviços vinculados à concessão.

§ 1º Os estudos, laudos de avaliação e demais documentos de desapropriação deverão seguir as regulamentações da ANTT, da ABNT, do DNIT e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculada pelo contrato de concessão, pela legislação e regulamentação vigente da ANTT.

§ 2º A concessionária deverá preferencialmente promover medidas extrajudiciais, junto aos proprietários ou possuidores das áreas destinadas à implantação das instalações necessárias à exploração dos serviços da concessão, objetivando promover, de forma amigável, a liberação dessas áreas.

§ 3º Se infrutífera a desapropriação extrajudicial em até 60 (sessenta) dias da publicação da declaração de utilidade pública, a concessionária deverá promover ação de desapropriação em face do expropriado em até 100 (cem) dias da primeira notificação extrajudicial.

§ 4º Cabe à concessionária adotar todas as medidas visando à conclusão da desapropriação, incluindo a regularização patrimonial, dentro do prazo contratual da concessão.

§ 5º A ANTT, a seu critério e por solicitação da Superintendência competente ao órgão de representação judicial, poderá solicitar intervenção no processo judicial de desapropriação, demonstrado o relevante interesse público no acompanhamento do processo.

Art. 91. A definição do preço do imóvel expropriado, para fins da desapropriação extrajudicial, deverá ser baseada em laudo de avaliação subscrito por engenheiro avaliador ou perito especializado, em conformidade com as normas da ABNT.

Art. 92. O contrato de concessão deverá alocar entre as partes a responsabilidade financeira pelas desapropriações e servidões administrativas.

§ 1º O contrato de concessão poderá prever verba de desapropriação já considerada na equação econômico-financeira, admitida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para os dispêndios excedentes realizados pela concessionária, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º Não serão cobertas pela verba de desapropriação e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro despesas da concessionária com assessoria jurídica, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de declaração de utilidade pública, taxas judiciais e custas e taxas cartoriais e publicações.

§ 3º Após o término das obras previstas no contrato de concessão, a parcela da verba de desapropriação não utilizada será revertida à modicidade tarifária.

Art. 93. A concessionária deverá encaminhar à Superintendência competente toda a documentação necessária para realização da prestação de contas de desapropriação.

Parágrafo único. O reconhecimento dos custos incorridos somente ocorrerá após a comprovação da posse ou execução das desapropriações e aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente.

Art. 94. Após realizada a desapropriação, a concessionária deverá atualizar o inventário da concessão, no prazo de 1 (um) ano.

§ 1º Em até 120 (cento e vinte) dias da efetivação da desapropriação, a concessionária deverá levar os imóveis a registro em nome da União.

§ 2º Caso o cartório de registro de imóveis da circunscrição não realize o registro indicado no § 1º, desde que ausente culpa ou inércia da concessionária, a concessionaria proporá medidas judicias necessárias à efetivação do registro, devendo comunicar o fato à ANTT.

Seção III

Gestão e regularização da faixa de domínio

Subseção I

Disposições gerais

Art. 95. Para os fins de gestão e regularização, considera-se que as faixas de domínio das rodovias federais:

I - são bens públicos nos termos do art. 99 da Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil;

II - pertencem à União, nos termos do inciso II do art. 20 da Constituição Federal;

III - existem devido à natureza de uso comum das rodovias, mesmo que não tenham sido devidamente desapropriadas quando de sua implantação;

IV - são delimitadas por alinhamento estabelecido em cadastro oficial mantido pela entidade responsável pela administração da rodovia e, sempre que possível, referenciado por marcos topográficos ou geoespaciais ou materializadas pela cerca divisória implantada;

V - são compostas pelas áreas ocupadas pelos elementos rodoviários implantados e pelas áreas de reserva necessárias às condições de operação e segurança viária, assim como pelas áreas desapropriadas para implantação de novos elementos da rodovia;

VI - possuem a finalidade de disponibilizar as áreas dos elementos necessários para:

a) proporcionar maior segurança aos usuários da rodovia e habitantes lindeiros por meio da disponibilização de zonas livres de obstáculos para mitigação de impactos de veículos errantes;

b) permitir, quando possível, a ampliação futura da capacidade de tráfego;

c) manter a boa trafegabilidade através da disponibilização de geometria rodoviária adequada;

d) proporcionar as devidas distâncias de visibilidade em curvas e interseções;

e) proporcionar a integridade estrutural da rodovia e seus componentes;

f) disponibilizar em caráter excepcional e à critério do seu titular, instalações de terceiros, sobretudo para aquelas voltadas à segurança e fluidez do tráfego.

Art. 96. A concessionária deverá organizar e manter os acervos dos projetos rodoviários com a faixa de domínio devidamente georreferenciada juntamente com as documentações comprobatórias de posse.

Art. 97. A faixa de domínio será materializada em campo por meio das cercas implantadas pela concessionária sobre a via ou por outros meios que possam definir claramente seus limites.

Parágrafo único. Nos casos em que a demarcação dos limites da faixa de domínio tenham sido alterados sem autorização, seus limites deverão ser restabelecidos, levando-se em consideração aspectos de segurança e manutenção das áreas destinadas à operação e ampliação.

Art. 98. Em casos de sobreposição de faixas de domínio de diferentes vias de transporte, a área sobreposta consiste em área comum, sobre a qual:

I - se compartilha a responsabilidade, em igualdade de condições, entre as entidades envolvidas;

II - se permite a ocupação não onerosa para instalação dos elementos necessários para a operação de cada via, desde que devidamente harmonizadas em termos de operação e segurança; e

III - se permite a execução de serviços de manutenção necessárias à garantia da integridade das suas respectivas estruturas.

Subseção II

Manutenção dos limites da faixa de domínio

Art. 99. A faixa de domínio poderá ser modificada visando ao atendimento à segurança viária e à sua finalidade rodoviária, à critério da ANTT.

§ 1º A modificação dos limites da faixa de domínio poderá ser realizada quando:

I - houver inexatidão ou incertezas quanto aos seus limites, devido à inexistência ou fragilidade documental;

II - a largura existente não é compatível com a finalidade rodoviária, mediante comprovação técnica;

III - os limites dos alinhamentos originais se mostrarem inviáveis devido a existência de ocupações de difícil remoção, mediante comprovação técnica;

IV - puder levar a um melhor aproveitamento econômico da concessão, proporcionando o recebimento de receitas acessórias ou alternativas ou a exploração de projetos associados; e

V - necessária à execução de estruturas de apoio às atividades previstas no contrato de concessão, tais como para a implantação de usinas solares e instalação do pontos de parada de espera e descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

§ 2º A modificação da faixa de domínio, conforme especificações do caput, será precedida de estudo técnico da concessionária que apresente as justificativas necessárias, especificações e proposições para os novos alinhamentos, realizado por interesse próprio ou, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em caso de provocação do Poder Concedente ou da Superintendência competente.

§ 3º O estudo técnico deverá demonstrar as extremidades da plataforma rodoviária e dos outros elementos relevantes para a determinação da faixa de domínio, a projeção da zona livre para garantia da segurança e, quando for o caso, as medidas alternativas adotadas para a segurança.

§ 4º Os alinhamentos propostos para a faixa de domínio devem possuir o mínimo de recortes e variações em relação ao offset, objetivando maior uniformização nas larguras, resguardado o princípio da economicidade relacionada aos custos das regularizações ou das desapropriações.

§ 5º As áreas comprovadamente excessivas ou não destinadas à finalidade rodoviária poderão ser dispensadas, desde que os estudos comprovem sua vantajosidade, sobretudo quanto à princípios de eficiência, economicidade e mitigação de conflitos.

§ 6º A proposta de modificação será analisada pela Superintendência competente e levada à deliberação da Diretoria.

§ 7º A ANTT comunicará o DNIT acerca da modificação da faixa de domínio, encaminhando cópia do processo, no qual se deliberou para nova configuração.

Subseção III

Regularização e desocupação das faixas de domínio

Art. 100. 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 de concessão.

Art. 101. A concessionária deverá arcar com todos os investimentos, indenizações, custos e despesas decorrentes da execução do plano de desocupação.

Parágrafo único. Excetuam-se da obrigação disposta no caput os casos de programa de realocação de ocupações, a critério da ANTT, nos termos da Subseção IV deste Seção.

Art. 102. A partir da análise do relatório anual de desapropriações e desocupações, a Superintendência competente poderá se manifestar quanto à suficiência das ações, determinando a adoção de outras ações, a serem consideradas no planejamento anual.

Art. 103. A regularização da situação das faixas de domínio tem como objetivo proporcionar melhoria ou manutenção dos requisitos de segurança e operação viária.

§ 1º Constituem irregularidades da faixa de domínio, entre outras:

I - a existência de trechos com largura da faixa de domínio incompatível com a necessidade rodoviária;

II - a existência de ocupações que tragam riscos à segurança viária ou dos lindeiros; e

III - a ocupação da via principal por edificações, acessos ou infraestrutura de característica urbanas, excetuado os segmentos com via marginal.

§ 2º As ações para a regularização das faixas de domínio devem incluir, entre outras providências cabíveis:

I - a realização de estudo técnico para identificação e justificativa da necessidade de ajustes nos limites;

II - a realização de busca documental em variadas fontes para obtenção de referências técnicas para as características não conhecidas do histórico da rodovia;

III - a pesquisa por matrículas e limites de propriedades lindeiras;

IV - a realização de estudo técnico para locação dos elementos necessários para a operação rodoviária;

V - a elaboração de projeto de situação da faixa de domínio rodoviária;

VI - o georreferenciamento de vértices da faixa de domínio;

VII - a notificação dos Municípios e dos cartórios cujas jurisdições as rodovias estejam inseridas para comunicação dos limites da faixa de domínio e de irregularidades;

VIII - a realização de desapropriações;

IX - a oficialização de registro das áreas efetivamente ocupadas por apossamento;

X - a realização de procedimento de reconhecimento de faixa de domínio existente conforme normativo do DNIT;

XI - a promoção ou atualização de registros públicos referentes à faixa de domínio;

XII - a desocupação de áreas da faixa de domínio por via administrativa ou judicial.

Subseção IV

Programa de realocação de ocupações

Art. 104. Constatada a pluralidade ou a concentração de ocupações irregulares de uso residencial por famílias de baixa renda na faixa de domínio, a concessionária poderá propor à ANTT a implementação de programa de realocação de ocupações, por prazo determinado, quando necessária para execução de obras e serviços ou demonstrado risco iminente à segurança viária.

§ 1º Para qualificação das famílias de baixa renda, considera-se a definição adotada pela legislação de seguridade social.

§ 2º O programa de realocação de ocupações deverá contemplar soluções de problemas afetos à habitação, podendo abranger transferência direta de valores suficientes para aquisição ou aluguel de imóvel ou provimento de moradia, a qualquer título, em favor dos beneficiários.

§ 3º A concessionária assume o risco pela execução do programa de realocação de ocupações.

§ 4º Ao programa de realocação de ocupações aplicam-se, no que couber, a Instrução Normativa nº 45, de 16 de agosto de 2021, e a Instrução de Serviço nº 03, de 4 de janeiro de 2019, do DNIT, ou regulamentação que as substituam.

Art. 105. O requerimento de implementação de programa de realocação de ocupações deverá conter:

I - a justificativa para implementação do programa de realocação de ocupações, mediante demonstração da sua necessidade para execução de obras e serviços ou o risco iminente à segurança viária.

II - a descrição da área abrangida pela intervenção;

III - o cadastramento dos imóveis que ocupam irregularmente a faixa de domínio e das famílias que serão contempladas;

IV - as medidas que serão adotadas em relação às famílias contempladas, acompanhadas do orçamento, ainda que sob a forma de estimativa, e o prazo de vigência;

V - a manifestação da respectiva comissão tripartite de rodovia concedida, se houver, em caráter não vinculante.

Parágrafo único. Após apresentação do requerimento de implementação de programa de realocação de ocupações, a concessionária deverá adotar as providências necessárias à preservação do estado da faixa de domínio e mitigação do risco de novas ocupações irregulares, não sendo cabível ampliação para outros imóveis e famílias não cadastrados na forma do inciso II do caput.

Art. 106. O requerimento será apresentado à Superintendência competente, que poderá, no prazo de 60 (sessenta) dias:

I - determinar a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade do requerimento;

II - informar a ausência de interesse na realização do programa;

III - submeter para Diretoria proposta de autorização do programa.

Parágrafo único. A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o requerimento corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da Superintendência competente, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

Art. 107. A implementação do programa de realocação de ocupações será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, mediante prestação de contas, salvo se já contemplada na equação econômico-financeira do contrato de concessão.

§ 1º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá em revisão extraordinária até o quarto ano concessão ou, superado este prazo, em revisão quinquenal, conforme disciplinado na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º A Diretoria poderá revisar a recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro em caso de comprovação de fraude, reprovação ou glosas na prestação de contas.

Subseção V

Regularização de acessos

Art. 108. Os acessos ao sistema rodoviário deverão atender às normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT e do DNIT.

Art. 109. A concessionária deverá informar à Unidade Regional da ANTT as ações relativas à regularização dos acessos nas faixas de domínio, em acordo com o plano anual de desocupação da faixa de domínio, priorizando medidas que impactem a segurança e a fluidez da via, até o final do segundo ano de concessão.

Art. 110. A concessionária deverá notificar o lindeiro interessado para que este providencie a regularização às suas expensas.

§ 1º Tratando-se de acesso de pequeno porte, a concessionária deverá elaborar e disponibilizar projeto ou auxiliar tecnicamente o terceiro visando à regularização do acesso, admitida a execução de projeto padronizado desenvolvido pela concessionária, podendo ser pactuada entre as partes pagamento de remuneração pelo serviço por parte do terceiro, se cabível.

§ 2º A concessionária deverá promover até duas notificações extrajudiciais do terceiro para regularização de acesso, sob pena de adoção das medidas judiciais cabíveis ou fechamento do acesso diretamente pela concessionária.

§ 3º O fechamento do acesso deverá ser justificado conforme os critérios de segurança, fluidez e operação da via.

§ 4º Nos casos de baixo impacto aos requisitos de segurança, a concessionária deverá prover formas de regularização visando mitigar o impacto resultante do fechamento.

Subseção VI

Termo de anuência de retificação de área

Art. 111. O terceiro interessado poderá requerer à concessionária o reconhecimento de limites de áreas necessário à regularização ou atualização cadastral de imóvel lindeiro à faixa de domínio.

Parágrafo único. Se, por qualquer razão, a concessionária não atender ao pedido de informação a respeito dos limites da faixa de domínio, o terceiro interessado poderá apresentar requerimento à Superintendência competente, no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 112. A concessionária ou, se for o caso, a Superintendência competente deverá emitir termo de anuência de retificação de área no prazo de 30 (trinta) dias.

§ 1º A contagem do prazo inicia-se na data da apresentação de todos os elementos necessário à instrução do requerimento pelo terceiro interessado.

§ 2º Emitido o termo de anuência, a concessionária deverá comunicar o requerente no prazo de até 30 (trinta) dias.

Seção IV

Remoção de interferências

Art. 113. A concessionária é responsável pelas providências associadas à remoção ou realocação de interferências para a execução das obras e serviços objetos do contrato de concessão.

§ 1º A remoção ou realocação de interferências estabelecidas antes da celebração do contrato de concessão ensejará recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro relativa aos respectivos custos:

I - em caso de interferências irregulares ou sem contrato de permissão especial de uso ou instrumento equivalente;

II - quando houver contrato de permissão especial de uso ou instrumento equivalente celebrado antes da assinatura do contrato de concessão atribuindo este ônus ao permitente.

§ 2º A remoção ou realocação de interferências estabelecidas após a celebração do contrato de concessão não ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 114. A concessionária e o terceiro interessado poderão celebrar contrato de permissão especial de uso, disciplinando as obrigações e os ônus para remoção ou realocação de interferências.

Art. 115. Previamente à elaboração do anteprojeto ou projeto executivo de obras previstas inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá verificar a necessidade de remoção ou realocação de todas as interferências para realização das obras e serviços previstos no contrato de concessão.

§ 1º Quando da apresentação do projeto executivo, a concessionária deverá encaminhar a relação de todas as interferências referentes ao trecho rodoviário em questão, com respectivos contratos de permissão especial de uso ou a declaração de sua inexistência, se for o caso.

§ 2º Caso as interferências sejam identificadas após o início das obras ou serviços, a concessionária deverá informar à ANTT em até 5 (cinco) dias do conhecimento do fato e solicitar as alterações no projeto, se for o caso, no prazo de 30 (trinta) dias ou em prazo maior autorizado pela Superintendência competente.

§ 3º A ausência de informação tempestiva à ANTT, na forma disposta no § 2º, acarretará a rejeição de pedido de recomposição equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.

Art. 116. A concessionária deverá notificar o terceiro interessado para que este providencie remoção ou realocação de interferência ou indenize o serviço, quando o terceiro for responsável pela providência.

§ 1º A concessionária deverá promover até duas notificações extrajudiciais do terceiro para remoção ou realocação de interferência, sob pena de adoção das medidas judiciais cabíveis ou, quando couber, a remoção ou realocação diretamente pela concessionária.

§ 2º Na hipótese de a ocupação não possuir contrato de permissão especial de uso, a concessionária deverá adotar todas medidas administrativas e judiciais para a desocupação da faixa de domínio necessárias à execução das obras e serviços, independentemente da abertura de processo de regularização da ocupação identificada.

Art. 117. Nas hipóteses em que couber recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a concessionária deverá encaminhar à ANTT toda a documentação necessária para realização da prestação de contas de remoção ou realocação de interferência.

Parágrafo único. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá na revisão subsequente à aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente.

CAPÍTULO V

ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL E AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS

Art. 118. A concessionária deverá observar e cumprir a legislação ambiental vigente, mediante adoção de todas as providências necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da concessão.

Art. 119. A concessionária deverá obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da concessão, devendo considerar nos prazos para execução de obras e serviços o tempo necessário para expedição da licença e das autorizações pelas autoridades competentes.

§ 1º A concessionária deverá adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para cumprir as obrigações contidas no caput, arcando com as despesas e custos correspondentes.

§ 2º Observada a alocação de riscos prevista no contrato de concessão, a concessionária deverá cumprir as condicionantes já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente.

§ 3º O atraso ou a impossibilidade de obtenção de licenças e autorizações governamentais não acarretará responsabilização à concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado, por culpa concorrente ou exclusiva, sem prejuízo da aplicação de recomposição dos efeitos financeiros decorrente de inexecução de obra ou serviço.

§ 4º A concessionária não poderá se eximir da responsabilidade pelo cumprimento dos prazos de execução de obras e serviços previstos no contrato de concessão em função da obtenção parcial de licenças e autorizações governamentais, ressalvada a hipótese do §3º.

§ 5º A concessionária assumirá todos os processos de licenças, permissões e autorizações pertinentes em curso.

Art. 120. Em até 1 (um) mês, contado da data da assunção, a concessionária deverá solicitar junto aos órgãos ambientais competentes a transferência de titularidade dos processos, das licenças e autorizações ambientais existentes, assim como dos termos de compromisso de regularização ambiental e licenças de operação que objetivaram a regularização ambiental da rodovia.

§ 1º Na hipótese de expiração das referidas licenças e diante da impossibilidade de sua renovação, a concessionária será responsável por iniciar novos procedimentos de licenciamento ambiental, de forma compatível com os prazos de execução previstos no contrato de concessão, arcando com as despesas e custos correspondentes.

§ 2º A concessionária poderá iniciar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais mesmo antes da transferência de titularidade à concessionária, desde que obtenha a anuência do titular, na forma do § 2º do art. 142.

Art. 121. O contrato de concessão deverá alocar entre as partes a responsabilidade financeira pelo licenciamento e pelas condicionantes ambientais.

§ 1º O contrato de concessão poderá prever verba para licenciamento e condicionantes ambientais já considerada na equação econômico-financeira, admitida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para os dispêndios excedentes realizados pela concessionária, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º Os custos e encargos decorrentes da imposição de penalidades por descumprimento de exigências contidas na legislação ambiental e das cláusulas estabelecidas em termos de ajustamento de conduta e termos de compromisso serão assumidos integralmente pela concessionária.

Art. 122. A concessionária deverá apresentar à ANTT, até o final do 6º mês da data da assunção:

I - Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR); e

II - Plano de Ação de Emergência (PAE), para o transporte de produtos perigosos.

§ 1º Os planos de que tratam este artigo deverão ser elaborados considerando as normas da ANTT, da ABNT, do DNIT, do CONTRAN e demais normativos vigentes, além das orientações dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido.

§ 2º Os planos de que tratam este artigo deverão ser revisados periodicamente conforme os regulamentos ANTT, dos órgãos ambientais competentes ou quando identificada necessidade de eventuais correções para o atingimento de seus objetivos.

Art. 123. A concessionária deverá apresentar à ANTT, no âmbito do cadastro inicial da rodovia, o levantamento dos passivos ambientais que integram o sistema rodoviário.

§ 1º Os passivos ambientais que integrarem o sistema rodoviário que não constarem do termo de arrolamento e transferência de bens neste serão incluídos quando da sua revisão após 1 (um) ano da data da assunção.

§ 2º Os passivos ambientais eventualmente identificados fora da faixa de domínio não serão de responsabilidade da concessionária.

Art. 124. A concessionária deverá encaminhar mensalmente à Superintendência competente todas as comunicações feitas aos órgãos ambientais envolvidos nos processos de licenciamento ambiental, sem prejuízos de serem requeridos outros documentos visando ao acompanhamento socioambiental da concessão.

Art. 125. A concessionária deverá enviar semestralmente à Superintendência competente o relatório de acompanhamento socioambiental, com todas as informações relativas aos aspectos ambientais dos serviços e obras previstos e executados no sistema rodoviário no período.

§ 1º O relatório de acompanhamento socioambiental deverá ser elaborado pela concessionária e abranger os meios físico, biótico e socioeconômico, para os serviços executados no sistema rodoviário, especialmente os referentes às obras e serviços de recuperação, melhoramento, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço.

§ 2º O relatório de acompanhamento socioambiental deverá seguir modelo constante em ato da Superintendência competente e deverá contemplar todas as exigências do contrato de concessão.

CAPÍTULO VI

EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PELA CONCESSIONÁRIA

Seção I

Disposições gerais

Art. 126. O programa de exploração da rodovia anexo ao contrato de concessão preverá o escopo das obras e serviços a serem executados pela concessionária, estabelecendo os parâmetros técnicos e de desempenho exigidos.

Art. 127. A concessionária deverá executar as obras e os serviços necessários ao cumprimento do contrato de concessão, atendendo integralmente ao escopo, aos parâmetros técnicos e de desempenho, aos prazos e às demais exigências estabelecidas no contrato de concessão, na regulamentação da ANTT e nas normas técnicas aplicáveis.

Art. 128. Sem prejuízo de suas responsabilidades, a concessionária deverá executar as obras e os serviços da concessão, conforme estabelecido no contrato de concessão, por si ou por meio de terceiros.

Parágrafo único. 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 a ANTT ou o Poder Concedente.

Seção II

Fases contratuais Subseção I Fase de trabalhos iniciais

Art. 129. O contrato de concessão estabelecerá as obras e serviços a serem executados pela concessionária na fase de trabalhos iniciais.

§ 1º A fase trabalhos iniciais constitui obrigações cujo escopo, parâmetros técnicos e de desempenho são estabelecidos pelo contrato de concessão para serem executadas nesta fase contratual.

§ 2º A fiscalização dos trabalhos iniciais observará o disposto em manual de procedimentos aprovado pela ANTT.

§ 3º Integram as obrigações dos trabalhos iniciais a entrega dos seguintes documentos pela concessionária, até o 3º (terceiro) mês contado da data da assunção, sem prejuízo de outros estabelecidos no contrato de concessão:

I - relatório de riscos iminentes e tráfego da rodovia;

II - cadastro inicial da rodovia;

III - plano de ação dos trabalhos iniciais;

IV - relatório de operações.

Art. 130. Em até 30 (trinta) dias da realização da licitação da concessão, ato da Superintendência competente designará a comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais.

§ 1º A comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais será composta de pelo menos 3 (três) servidores, sendo um desses designado como seu coordenador.

§ 2º A comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais será competente para:

I - acompanhar a assunção da rodovia pela concessionária, mediante vistorias conjuntas e instrução da lavratura do termo de arrolamento e transferência de bens;

II - acompanhar e analisar a execução das obrigações da fase de trabalhos iniciais, de implantação das praças de pedágio e demais condicionantes para autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio, com apoio do verificador e da Superintendência competente;

III - solicitar à concessionária e ao verificador informações e documentos necessários ao ateste do cumprimento dos requisitos contratuais relativos à fase de trabalhos iniciais, à implantação das praças de pedágio e às demais condicionantes para autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio;

IV - aplicar termo de registro de ocorrência ou auto de infração em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho exigíveis na fase de trabalhos iniciais, sem prejuízo da fiscalização realizada pela Unidade Regional;

V - emitir termo de vistoria dos trabalhos iniciais, recomendando aprovação, aprovação com ressalvas ou rejeição para autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio.

§ 3º A comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais poderá solicitar, pelo tempo que durarem as atividades, o apoio técnico, quando houver:

I - de grupo de trabalho, constituído no âmbito da Superintendência competente, em especial para análise documental;

II - do DNIT, por meio de acordo de cooperação técnica;

III - do verificador; e

IV - de empresa especializada, contratada para esta finalidade.

§ 4º Dos atos da comissão de fiscalização, caberá recurso à Superintendência competente.

Art. 131. A conclusão dos trabalhos iniciais e a implantação das condições para a cobrança de tarifa pedágio, de acordo com o estabelecido no contrato de concessão serão atestadas, mediante solicitação prévia da concessionária, por meio de termo de vistoria emitido pela comissão de fiscalização em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

§ 1º O termo de vistoria será remetido para a Superintendência competente para adoção dos atos necessários à autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio pela Diretoria, caso atendidos os requisitos do contrato de concessão.

§ 2º Na hipótese de o termo de vistoria recomendar o recebimento dos trabalhos iniciais com ressalvas, poderá ser autorizado o início da cobrança de pedágio desde que as irregularidades apontadas não importem em prejuízo à operação ou à segurança aos usuários.

Art. 132. A conclusão da fase de trabalhos iniciais deverá abranger todas as obrigações previstas no contrato de concessão, não sendo permitido o fracionamento da entrega de obrigações, salvo disposição do contrato de concessão em sentido diverso.

Parágrafo único. Admitido o fracionamento da entrega de obrigações pelo contrato de concessão, a concessionária não poderá comunicar a conclusão de uma fração antes de emitido o termo de vistoria pela comissão de fiscalização relativo à fração anterior, de modo a não coexistirem mais de uma vistoria concomitantemente.

Art. 133. Na hipótese de as obras e serviços que compõem a fase de trabalhos iniciais não atenderem ao estabelecido no contrato de concessão, a comissão de fiscalização emitirá termo de vistoria, discriminando as inconsistências observadas.

§ 1º A Superintendência competente dará conhecimento do termo de vistoria à concessionária, comunicando a rejeição do recebimento dos trabalhos iniciais, por meio de manifestação fundamentada.

§ 2º A concessionária terá prazo de 10 (dez) dias para apresentar justificativas sobre inconsistências apontadas no termo de vistoria, cabendo à Superintendência competente decidir quanto à manutenção ou reconsideração da rejeição, no prazo de 10 (dez) dias.

§ 3º Se a concessionária comunicar a conclusão do saneamento das inconsistências em até 30 (trinta) dias, contados do recebimento do termo de vistoria, a comissão de fiscalização realizará vistoria sobre as inconsistências anteriormente indicadas e de eventuais novas, cuja correção seja indispensável à segurança viária.

§ 4º O prazo de que trata o § 3º será de 60 (sessenta) dias, para vistorias em trechos com extensão superior a 400 (quatrocentos) quilômetros.

§ 5º Se a comunicação da conclusão do saneamento superar os prazos previstos nos §§ 3º e 4º, a comissão de fiscalização vistoriará a integralidade dos elementos e das obrigações que compõem os trabalhos iniciais.

Art. 134. Aplica-se o disposto nesta seção, no que couber, à aprovação de reclassificação tarifária condicionada à conclusão de obras pela concessionária.

Subseção II

Fase de recuperação

Art. 135. O contrato de concessão estabelecerá as obras e serviços a serem executados pela concessionária na fase de recuperação.

§ 1º A fase de recuperação é constituída por obrigações cujo escopo, parâmetros técnicos e de desempenho são estabelecidos pelo contrato de concessão para serem executadas nesta fase contratual, imprescindíveis à operação do sistema rodoviário, além daquelas de cunho estrutural, relativos a pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do sistema rodoviário.

§ 2º A fiscalização da fase de recuperação observará o disposto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias e em manual de procedimentos aprovado pela ANTT e será realizada pela Unidade Regional competente.

§ 3º Ato da Superintendência competente deverá designar comissão de fiscalização da fase de recuperação, mediante solicitação da Unidade Regional.

Art. 136. Em até 1 (um) mês após a conclusão da fase de recuperação, conforme cronograma previsto no contrato de concessão, a Unidade Regional iniciará, com apoio do verificador, inspeção especial sobre o cumprimento das obrigações da fase de recuperação.

Parágrafo único. Mediante solicitação da concessionária, a inspeção especial poderá ser realizada antecipadamente, se demonstrada a conclusão da fase de recuperação.

Art. 137. A conclusão da fase de recuperação de acordo com o estabelecido no contrato de concessão será atestada por meio de termo de vistoria emitido pela Unidade Regional em até 90 (noventa) dias, contados da data de início da inspeção especial ou do recebimento da solicitação da vistoria.

Parágrafo único. A antecipação ou o atraso na conclusão da fase de recuperação acarretará a aplicação de fator tarifário de equilíbrio, sem prejuízo de aplicação de instrumento de incentivo e das penalidades cabíveis, na forma da terceira e da quarta normas do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Art. 138. Não será permitido o fracionamento da entrega de obrigações ao final da fase de recuperação.

Art. 139. Na hipótese de as obras e serviços da fase de recuperação não atenderem ao estabelecido no contrato de concessão, a Unidade Regional emitirá termo de vistoria, discriminando as inconsistências observadas.

§ 1º A Superintendência competente dará conhecimento do termo de vistoria à concessionária, comunicando a rejeição do recebimento da fase de recuperação.

§ 2º A concessionária terá prazo de 10 (dez) dias para apresentar justificativas sobre inconsistências apontadas no termo de vistoria, cabendo à Superintendência competente decidir quanto à manutenção ou reconsideração da rejeição, no prazo de 10 (dez) dias.

§ 3º Após a comunicação da conclusão do saneamento das inconsistências pela concessionária, a Unidade Regional realizará vistoria exclusivamente sobre as inconsistências anteriormente indicadas e de eventuais novas inconsistências cuja correção seja indispensável à segurança viária.

§ 4º Se o segundo termo de vistoria opinar pela rejeição da fase de recuperação, a Diretoria determinará a realização de campanha de recuperação pela concessionária nos elementos e trechos em que os requisitos contratuais não foram atendidos.

§ 5º A campanha de recuperação será precedida de apresentação de projeto de engenharia à Superintendência competente, na forma da Seção II do Capítulo III, e será acompanhada pela Unidade Regional de acordo com o regramento aplicável às obras obrigatórias, nos termos da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 6º A campanha de recuperação deverá ser concluída no prazo definido pela Diretoria, observado o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, e sua realização não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Subseção III

Fase de conservação e manutenção

Art. 140. O contrato de concessão estabelecerá o escopo, os parâmetros técnicos e de desempenho das obras e dos serviços a serem executados pela concessionária na fase de conservação e manutenção.

Parágrafo único. A fiscalização da fase de conservação e manutenção observará o disposto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias e em manual de procedimentos aprovado pela ANTT e será realizada pela Unidade Regional.

Art. 141. Na hipótese de não atendimento substancial ou reiterado dos parâmetros de desempenho previstos no contrato de concessão durante a fase de conservação e manutenção, a Diretoria poderá determinar a realização de campanha de recuperação pela concessionária para o atingimento dos parâmetros nos trechos em que os requisitos contratuais não foram atendidos, sem prejuízo da aplicação dos instrumentos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro e das penalidades cabíveis.

§ 1º A campanha de recuperação será precedida de apresentação de projeto de engenharia à Superintendência competente, na forma da Seção II do Capítulo III, e será acompanhada pela Unidade Regional de acordo com o regramento aplicável às obras obrigatórias, nos termos da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º A campanha de recuperação deverá ser concluída no prazo definido pela Diretoria, observado o período máximo de 24 (vinte e quatro) meses, e sua realização não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Seção III

Requisitos gerais para execução de obras obrigatórias

Art. 142. A concessionária deverá executar as obras obrigatórias de acordo com o projeto executivo apresentado, após autorização da Superintendência competente.

§ 1º A execução das obras e serviços somente poderá iniciar após:

I - a contratação do respectivo seguro, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;

II - a emissão ou transferência da titularidade da licença ambiental em nome da concessionária; e

III - validação do eventograma de execução da obra, conforme definido na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º 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.

Art. 143. A antecipação da execução do cronograma previsto no contrato de concessão, no interesse da ANTT ou a requerimento da concessionária, deverá ser precedida de deliberação da Diretoria, com recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro após a conclusão da obra, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Parágrafo único. A antecipação da execução do cronograma previsto no contrato de concessão sem autorização da Diretoria poderá ser promovida por conta e risco da concessionária, não sendo cabível recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro.

Art. 144. A concessionária deverá manter em local visível aos usuários placa indicativa com breve descrição da obra durante a sua execução, contendo informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária.

Parágrafo único. A concessionária deverá manter no local da obra uma via física ou digital completa do projeto executivo aceito pela ANTT, além da cópia da anotação de responsabilidade técnica, licença ambiental e outras autorizações governamentais e demais documentos correlatos, para consulta da fiscalização.

Art. 145. A definição ou alteração de concepção e localização de dispositivo previsto no contrato de concessão será precedida de estudo técnico de engenharia da concessionária, que apresente todos os elementos e as justificativas pertinentes.

§ 1º Em caso de incompletude do estudo técnico ou sua desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes, a Superintendência competente pode determinar, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o estudo técnico revisado, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 3º Em perímetros urbanos, a concessionária deverá contemplar no estudo a manifestação do setor técnico do poder público municipal, que deverá se basear no plano diretor, nos termos da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, ou plano de mobilidade urbana, nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 4º Competirá à Superintendência competente, de ofício ou a requerimento da concessionária, definir o local de execução de investimentos quando o contrato de concessão previr quantitativos sem estabelecer sua localização, assegurada a manifestação da concessionária sobre o local indicado.

§ 5º Quando restar configurada a impossibilidade ou a desnecessidade de execução de obra obrigatória, a obrigação decorrente deverá ser:

I - convertida em outra obra necessária para a infraestrutura rodoviária, de interesse dos usuários, considerando orçamento de valor semelhante, preservado o equilíbrio econômico-financeiro quanto à diferença;

II - deslocada para outra localização; ou

III - excluída do contrato de concessão, preservado o equilíbrio econômicofinanceiro.

Seção IV

Obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço

Art. 146. Nas concessões em que os serviços de ampliação da capacidade do sistema rodoviário forem condicionados ao volume de tráfego, a execução dependerá do atingimento de gatilho de investimentos, conforme medição por equipamentos sensoriamento de tráfego, na forma prevista no contrato de concessão.

Art. 147. A localização, a especificação dos equipamentos e os procedimentos para medição do gatilho de investimento serão propostos pela concessionária para análise da Superintendência competente, cuja aceitação poderá contar com apoio do verificador, observado o critério de maior representatividade do trecho homogêneo.

§ 1º O gatilho de investimentos será calculado até 5 (cinco) anos antes do término da concessão, e seu atingimento após esse período não acarretará novas obrigações para a concessionária.

§ 2º Caso as características de tráfego do trecho homogêneo se alterem substancialmente, a Superintendência competente poderá solicitar a alteração da localização do ponto de medição, preservando o critério de maior representatividade, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 148. Para as obras de ampliação de capacidade que impliquem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, o atingimento do gatilho de investimentos somente constituirá a obrigação contratual de execução, conforme previsto no contrato de concessão, caso a Diretoria autorize a sua execução.

§ 1º A ANTT poderá consultar previamente o Poder Concedente quanto a oportunidade e conveniência da execução das obras indicadas no caput.

§ 2º A autorização para execução de obras de ampliação de capacidade obrigará a concessionária a realizar o monitoramento permanente do tráfego nos respectivos trechos homogêneos ampliados, inclusive adaptando todos os equipamentos operacionais necessários.

§ 3º A autorização para execução de obras de ampliação de capacidade por atingimento de gatilho de investimentos será promovida a qualquer tempo, mediante celebração de termo aditivo.

§ 4º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro das obras autorizadas em razão de atingimento de gatilho de investimentos será realizada em revisão extraordinária.

Art. 149. A concessionária executará as obras de manutenção de nível de serviço em cronograma e em quantitativo mínimo anual a ser apresentado à Superintendência competente, podendo esta determinar realização de ajustes, observado o disposto no contrato de concessão, sem prejuízo das obrigações já constituídas e penalidades aplicadas.

§ 1º A ordem de execução das obras de manutenção de nível de serviço respeitará a ordem cronológica anual de acionamento do gatilho de investimentos.

§ 2º A concessionária é responsável por iniciar todos os trâmites preparatórios necessários, inclusive previamente ao atingimento do gatilho de investimentos, para que as obras sejam iniciadas no ano imediatamente subsequente à aprovação pela Diretoria e para o cumprimento do cronograma previsto no caput, estando sujeita à aplicação das penalidades previstas na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 3º As obras de manutenção de nível de serviço somente serão executadas após a execução das obras de ampliação de capacidade dos respectivos trechos homogêneos conforme previsão do contrato de concessão, mesmo que o gatilho de investimentos seja atingido anteriormente.

§ 4º Verificada a proximidade temporal do atingimento do gatilho de investimentos e da obrigação de execução das obras de ampliação de capacidade em determinado trecho que torne uma das soluções dispensáveis, a Diretoria poderá, mediante proposta da Superintendência competente, adotar a alternativa mais adequada para atendimento dos níveis de serviço previstos no contrato de concessão, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.

Art. 150. O projeto de engenharia de ampliação de capacidade deverá contemplar todos os dispositivos de retorno em desnível e, para as situações em que o volume de tráfego assim permita sem prejudicar o nível de serviço, retorno em nível, para atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no contrato de concessão.

§ 1º A inclusão de retorno após a conclusão da obra mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será admitida quando, fundamentadamente, houver alteração da configuração dos acessos, interseções e núcleos urbanos.

§ 2º A concessionária poderá, a seu critério e independentemente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, implementar dispositivo de retorno para permitir melhor atendimento aos parâmetros de desempenho dos serviços operacionais.

Seção V

Obras de melhorias e estoque de melhorias

Art. 151. A inclusão de obras de melhorias será feita com base no estoque de melhorias, caso existente e até o seu limite, conforme previsto no contrato de concessão.

§ 1º A execução das obras do estoque de melhorias ocorrerá mediante procedimentos previstos nas seções III e IV.

§ 2º A requisição de execução de obra do estoque de melhorias pela ANTT constituirá obrigação contratual de conclusão dentro do prazo de 18 (dezoito) meses contados da solicitação da ANTT.

§ 3º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da execução de obras do estoque de melhorias dar-se-á por meio da aplicação de fator tarifário de equilíbrio, aplicado na revisão subsequente à conclusão da obra de melhoria solicitada, na forma prevista no contrato de concessão e na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Art. 152. Excedido o limite do estoque de melhorias, a inclusão de obras de melhorias ocorrerá por deliberação da Diretoria, em revisão extraordinária ou quinquenal.

Art. 153. A Superintendência competente poderá aceitar a alteração do tipo de obra de melhoria prevista no contrato de concessão ou seu deslocamento, mediante solicitação fundamentada, desde que:

I - seja mantida a sua funcionalidade;

II - não seja aplicada uma solução inferior; e

III - que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental.

Parágrafo único. Caso a alteração prevista no caput resulte em atraso no prazo de apresentação ou em reapresentação do anteprojeto, ou reflita de qualquer forma na obtenção e encargos das licenças ou autorizações ambientais necessárias, a concessionária não fará jus a prazo adicional para entrega das obras, tampouco à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 154. Nas obras de melhoria de interconexão, fica vedada a adoção de rótula vazada como solução de engenharia.

Seção VI

Obras de contornos alternativos e variantes

Art. 155. Caso a solução de travessia urbana prevista inicialmente no contrato de concessão não se mostre tecnicamente adequada ou haja algum impedimento do ponto de vista socioambiental para a sua adequação, a Diretoria poderá determinar, de ofício ou a requerimento, a implantação de novas pistas que contornem o trecho urbano.

Parágrafo único. A inclusão das obras de contorno alternativo está condicionada à demonstração de vantajosidade no estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, comparativamente à solução de travessia urbana, considerando inclusive custos referentes à desapropriação, recuperação, manutenção, conservação e operação do trecho.

Art. 156. A inclusão das obras de contorno alternativo no contrato de concessão será realizada somente no âmbito de revisões quinquenais.

§ 1º O estudo de viabilidade elaborado deverá ser submetido ao mesmo processo de participação e controle social da revisão quinquenal para a validação do traçado proposto pela sociedade e autoridades locais, e do interesse público pela sua execução, de forma a subsidiar a decisão da Diretoria.

§ 2º Caso a Diretoria decida em revisão quinquenal pela inclusão do trecho de contorno alternativo, a concessionária deverá apresentar dois projetos executivos, do trecho original e do contorno alternativo aceito, para a respectiva aceitação, se for o caso.

§ 3º Até a lavratura do termo de encerramento de eventual contorno alternativo, a concessionária deverá atender ao escopo e aos parâmetros de desempenho nos trechos urbanos objeto de contorno.

Art. 157. Caso a opção pelo contorno alternativo não seja aceita pela ANTT, a concessionária permanece obrigada a realizar as intervenções previstas no contrato de concessão, inclusive obras de ampliação de capacidade e melhorias dentro dos prazos e condições originais, sem direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 158. Após a conclusão de eventuais obras de contorno alternativo, o trecho urbano objeto de contorno deverá ser excluído do objeto do contrato de concessão e revertido ao Poder Concedente.

§ 1º A transferência poderá ser diretamente realizada a entidade de governo local da Administração estadual, distrital ou municipal, caso tenha sido firmado previamente convênio com esse objeto.

§ 2º Exceções ao caput deverão ser devidamente justificadas e pactuadas em Poder Concedentes e Concessionária.

Seção VII

Execução de obra ou serviço emergencial

Art. 159. A concessionária deverá comunicar imediatamente à ANTT a ocorrência de evento ou incidente que gere ou possa gerar impacto negativo relevante no sistema rodoviário, considerando, mas não se limitando, a interrupção do tráfego ou o risco à segurança dos usuários da rodovia.

§ 1º A comunicação deverá mencionar a extensão do dano, estimativa do impacto, o acionamento do seguro e perspectiva de cobertura do sinistro ocorrido.

§ 2º Caso não se trate de risco assumido pela concessionária, nos termos do contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar previsão dos custos adicionais necessários para a solução da ocorrência.

Art. 160. A realização de obra ou serviço emergencial está condicionada à autorização, de ofício ou mediante solicitação.

Art. 161. Quando ocorrer interrupção de tráfego em decorrência de fato que exija obra ou serviço emergencial, a concessionária deverá restabelecer a circulação entre todas as origens e destinos do sistema rodoviário afetado no prazo estabelecido no contrato de concessão ou definido pela Superintendência competente para o caso.

Parágrafo único. Não se aplicam as disposições sobre termo de encerramento de obras para as obras emergenciais.

Art. 162. Quando verificada a necessidade de obra ou serviço emergencial que implique impacto socioambiental, a concessionária deverá comunicar imediatamente aos órgãos ambientais competentes, sem prejuízo da execução imediata dos trabalhos de emergência, exceto se for exigida a emissão de autorização ambiental específica.

Parágrafo único. Restauradas as condições de tráfego e de segurança viária, a concessionária deverá promover a recuperação das áreas eventualmente degradadas pelas atividades desenvolvidas para a ação emergencial.

Seção VIII

Termo de encerramento de obra

Art. 163. A concessionária deverá comprovar à Unidade Regional a conclusão das obras, em conformidade com o projeto, e o cumprimento dos parâmetros técnicos e de desempenho previstos no contrato de concessão, na forma da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Parágrafo único. A Unidade Regional poderá solicitar documentos complementares para a elaboração de sua análise.

Art. 164. O encerramento das obras será acompanhado pela Unidade Regional, observando-se, principalmente, os aspectos de funcionalidade e operacionalidade das infraestruturas e sua aptidão para serem disponibilizadas aos usuários.

Art. 165. Após o encerramento da obra, a concessionária deverá comunicar a Unidade Regional para a execução de vistoria e lavratura do termo de encerramento de obra.

§ 1º A comunicação da conclusão da obra deverá ser instruída com os documentos necessários e complementares, solicitados pela Unidade Regional da ANTT.

§ 2º A Unidade Regional se manifestará no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da comunicação da conclusão da obra pela concessionária, por relatório simplificado, indicando:

I - o encerramento da obra, sem necessidade de adequações; ou

II - a existência inconformidades, que deverão ser sanadas no prazo indicado.

§ 3º As inconformidades deverão ser corrigidas pela concessionária às suas expensas, mesmo que tenham sido previstas no projeto executivo da obra.

§ 4º Na hipótese de o relatório simplificado apontar a existência de inconformidades, poderá ser recebido mediante a elaboração de um termo de recebimento provisório, desde que as irregularidades apontadas não importem em prejuízo à operação ou à segurança aos usuários.

Art. 166. A lavratura do termo de encerramento será formalizada em até 30 (trinta) dias após a entrega do projeto as built pela concessionária, acompanhada da comunicação de conclusão da obra, prorrogável por igual período.

§ 1º Compete à Unidade Regional a análise do projeto as built e no prazo do caput:

I - lavrar o termo de encerramento da obra; ou

II - indicar pendências e conceder prazo para sua correção, o que interrompe a contagem de prazo do caput.

§ 2º Decorrido o prazo do caput sem manifestação da Unidade Regional, poderá a concessionária demandar que a Superintendência competente lavre o termo de encerramento em 30 (trinta) dias, do protocolo do pedido.

Art. 167. Após a lavratura do termo de encerramento, a concessionária deverá disponibilizar, no seu sítio eletrônico, em relação à obra entregue:

I - o memorial descritivo;

II - relatório fotográfico; e

III - as principais peças dos processos administrativos relativos à obra.

Seção IX

Inspeção de obras e serviços

Art. 168. A Superintendência competente poderá exigir, de forma justificada, que a concessionária apresente certificado de inspeção emitido por organismo acreditado, referente às obras e serviços previstos no contrato de concessão.

§ 1º O certificado de inspeção de obras e serviços poderá ser exigido, enquanto não contratado o verificador para esta finalidade.

§ 2º Os custos e responsabilidades para a emissão do certificado de inspeção relacionados à contratação do organismo de inspeção acreditado e da certificação serão exclusivamente atribuídos à concessionária, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 3º O termo de encerramento de obra somente será lavrado após a entrega do certificado de inspeção, quando exigido.

§ 4º A concessionária não se exime da responsabilidade técnica sobre a conformidade, qualidade, solidez, durabilidade, segurança, fluidez e preservação ambiental, decorrentes da realização das obras e serviços, ainda que realizado a inspeção acreditada.

§ 5º Apresentado o certificado de inspeção de obra, a Superintendência competente deverá adotar as providências para lavrar o termo de encerramento, dispensado o relatório simplificado de que trata o § 2º do art. 165.

Art. 169. O certificado de inspeção deverá ser emitido por organismo de inspeção acreditado para o escopo de obras rodoviárias pela Coordenação Geral de Acreditação do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia-INMETRO.

§ 1º O organismo de inspeção acreditado contratado pela concessionária deverá atuar com imparcialidade e independência.

§ 2º Os certificados e relatórios de inspeção de obras e serviços deverão evidenciar, de forma clara e objetiva, que todas as peças gráficas, os memoriais e os cálculos das obras e serviços estão em conformidade com o contrato de concessão e com os requisitos definidos nas normas da ANTT, da ABNT, do DNIT, do CONTRAN, do DPRF e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculada pelo contrato de concessão, pela legislação e regulamentação vigente da ANTT.

§ 3º A concessionária deverá encaminhar juntamente com o certificado, o plano e relatórios de inspeção devidamente assinado entre as partes.

CAPÍTULO VII

OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

Seção I

Disposições gerais

Art. 170. A concessionária deverá implantar e operacionalizar, ao menos, as seguintes infraestruturas e serviços operacionais:

I - centro de controle operacional;

II - equipamentos e veículos da administração;

III - sistemas de controle e monitoração de tráfego;

IV - sistemas de atendimento ao usuário;

V - sistemas de pedágio e controle de arrecadação;

VI - sistema de comunicação e conectividade do usuário;

VII - sistema de pesagem veicular;

VIII - sistema de guarda e vigilância patrimonial.

Parágrafo único. O contrato de concessão deverá estabelecer o escopo, os parâmetros técnicos e de desempenho e o prazo de implantação e operacionalização dos serviços referidos no caput.

Art. 171. A concessionária deverá implantar os edifícios operacionais, nos termos do contrato de concessão.

§ 1º A concessionária poderá alterar a localização dos edifícios operacionais, independentemente de autorização da ANTT, até o limite de 5 (cinco) quilômetros em ambos os sentidos, sem prejuízo ao atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato de concessão.

§ 2º Superado o limite de que trata o § 1º, a alteração da localização de praça de pedágio dependerá de autorização da Diretoria e eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, se for o caso.

§ 3º Superado o limite de que trata o §1º, a concessionária poderá alterar a localização dos demais edifícios operacionais, mediante apresentação de estudo locacional sobre o impacto na operação, para autorização pela Superintendência competente.

§ 4º As alterações de que tratam este artigo devem ser formalizadas na versão consolidada do programa de exploração da rodovia.

Art. 172. A concessionária deverá encaminhar informações sobre tráfego, acidentes e atendimento pelo sistema de informações indicado pela Superintendência competente, cujo conteúdo e periodicidade será disciplinado em ato desta.

Art. 173. A concessionária é responsável pela recuperação, conservação e manutenção e pelos custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação relativos aos bens integrantes da concessão.

§ 1º Nos trechos urbanos trespassados pela concessão, a concessionária poderá celebrar convênio com o Município, para que este preste o serviço de iluminação pública, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º Quando o serviço de sistemas elétricos e de iluminação for prestado pelo Município, a concessionária se responsabiliza por realizar as diligências necessárias para viabilizar o seu funcionamento.

Art. 174. A concessionária deverá apreender e realizar a retirada de animais para garantir a segurança e a fluidez da rodovia, permanecendo com a guarda provisória até sua destinação final.

§ 1º Em caso de ausência de identificação do proprietário, quando for o caso, a concessionária, deverá destinar os animais apreendidos preferencialmente a entidades da sociedade civil, instituições de ensino e outras entidades de finalidade pública ou filantrópica com experiência e conhecimento no manejo de animais.

§ 2º Caso não existam as entidades mencionadas no §1º no Município respectivo, a concessionária deverá destinar o animal apreendido à unidade local da vigilância sanitária.

§ 3º Os custos decorrentes da apreensão, transporte e destinação de animais são de responsabilidade da concessionária, não cabendo a recomposição do equilíbrio econômico e financeiro por este serviço.

Art. 175. A concessionária poderá, às suas expensas, ter acesso aos dados disponibilizados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária, nos termos de instrumento celebrado entre este e a ANTT.

Parágrafo único. A concessionária deverá adotar as providências necessárias relativa à proteção de dados pessoais, nos termos da legislação aplicável.

Art. 176. A ANTT poderá realizar o monitoramento da operação da concessão por meio do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), bem como acessar diretamente todos os sistemas operacionais da concessão.

Seção II

Centro de controle e segurança operacional

Art. 177. Pelo centro de controle e segurança operacional, a concessionária coordenará e operará o SGO e os demais sistemas operacionais, conforme escopo e prazos definidos no contrato de concessão.

§ 1º A concessionária é responsável por garantir a conexão entre centro de controle e segurança operacional e o CNSO, franqueando acessos a todos os sistemas para a ANTT.

§ 2º A concessionária deverá franquear acesso aos sistemas do centro de controle e segurança operacional, de forma presencial ou remota, ao DPRF.

Art. 178. A concessionária poderá alocar o centro de controle e segurança operacional fora do sistema rodoviário ou, mantida a independência e autonomia de sistemas, concentrá-lo no mesmo ambiente de outro centro de controle de controle operacional do mesmo grupo societário.

§ 1º Em qualquer hipótese, o centro de controle e segurança operacional deverá ser implantado em local acessível à equipe de fiscalização da Unidade Regional.

§ 2º A concessionária deverá, na extinção da concessão, observar o disposto no contrato, quanto à Reversão dos Bens Vinculados à Concessão, no que se refere ao centro de controle e segurança operacional, ressalvado, pactuação em contrário, entre a concessionária, futura concessionária e Poder Concedente.

Seção III

Controle e monitoração de tráfego

Art. 179. A concessionária deverá realizar o monitoramento permanente do tráfego no sistema rodoviário, incluindo contagens volumétricas, medições e demais procedimentos estabelecidos no contrato de concessão necessários à:

I - obtenção de informações de interesse da ANTT, da concessionária e dos usuários;

II - apuração do cumprimento de suas obrigações;

III - verificação da obrigação de realizar obras de manutenção de nível de serviço em função do atingimento de gatilho de investimentos; e

IV - verificação da necessidade de executar melhorias em dispositivos de interconexão.

§ 1º A concessionária deverá instalar dispositivos de registro de evasão de pedágio nos locais indicados pela Superintendência competente, interligado com o sistema de autuações utilizado pela ANTT.

§ 2º A fiscalização da evasão de pedágio será realizada, prioritariamente, sem a presença do agente da autoridade de trânsito no local da infração, sendo a concessionária responsável por instalar todos os recursos necessários para a viabilização da autuação remota por parte da ANTT.

§ 3º A identificação da evasão da cobrança de uso da rodovia na modalidade fluxo livre será implementada pela concessionária, observada a regulamentação específica aprovada pela Diretoria.

Art. 180. No controle e monitoração de tráfego, a concessionária deverá manter os sistemas de:

I - sensoriamento de tráfego veicular;

II - painéis de mensagens variáveis;

III - sensoriamento meteorológico;

IV - circuito fechado de televisão; e

V - detecção de altura.

§ 1º Os equipamentos integrantes dos sistemas de controle e monitoração de tráfego deverão atender à vida útil definida em ato da Superintendência competente, em ato normativo da Secretaria da Receita Federal ou, inexistindo prazo definido, de 5 (cinco) anos, devendo a concessionária proceder pela sua reposição quando comprometida sua funcionalidade e atualidade, de modo a garantir compatibilidade, intercambialidade e interoperabilidade entre sistemas.

§ 2º Os sistemas de controle e monitoração de tráfego deverão adotar como padrão o protocolo National Transportation Communications for Intelligent Transportation Systems Protocol (NTCIP) como meio de integração ou outro que o venha substituir.

§ 3º Todos os sistemas devem utilizar a versão mais recente do protocolo definido nas normas aplicáveis do NTCIP, que estejam no estágio de recomendação ou acima, incluindo todas as emendas a essas normas, aprovadas ou recomendadas, quando da data de sua instalação.

Art. 181. O sistema de sensoriamento de tráfego veicular deverá informar:

I - a contagem veicular;

II - a velocidade dos veículos;

III - a classificação dos veículos;

IV - a determinação do intervalo de tempo entre veículos;

V - a determinação do comprimento dos veículos; e

VI - a densidade de tráfego por intervalo de tempo.

§ 1º O sistema rodoviário será subdividido em segmentos homogêneos, assim definidos pelo contrato de concessão.

§ 2º Caso o contrato de concessão não preveja, a divisão do sistema rodoviário em segmentos homogêneos será proposta pela concessionária em até 6 (seis) meses da data da assunção, e definida pela Superintendência competente, com apoio da Unidade Regional.

§ 3º A divisão do sistema rodoviário em segmentos homogêneos poderá, de ofício ou a requerimento da concessionária, a qualquer tempo, a critério da Superintendência competente e mediante demonstração de interesse público, ser alterada fundamentadamente quando demonstrada a alteração do perfil de tráfego, e sua implementação não desconstituirá obrigações vencidas e penalidades aplicadas.

§ 4º Cada praça de pedágio e cada segmento homogêneo disporá de pelo menos um equipamento de sensoriamento de tráfego veicular conectado ao centro de controle operacional e ao sistema indicado pela ANTT.

§ 5º A localização dos equipamentos de detecção e sensoriamento de tráfego veicular deverá ser proposta pela concessionária e apresentada à Superintendência competente para aceitação.

§ 6º Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local da instalação dos equipamentos de detecção e sensoriamento de tráfego veicular, a Superintendência competente poderá solicitar à concessionária sua reinstalação em novo local, sucedida pela recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, quando cabível.

Art. 182. A concessionária deverá implementar sistema de painéis de mensagens variáveis para prover o usuário de orientações a respeito de emergências, incidentes e informações sobre o trajeto.

§ 1º O sistema de painéis de mensagens variáveis deve ser utilizado para o aumento da segurança e a minimização do impacto dos acidentes, provendo informações sobre ocorrências ou informes de interesse dos usuários.

§ 2º As mensagens dos painéis de mensagens variáveis deverão ser programadas pelo centro de controle operacional com base nas informações recebidas por meio do circuito fechado de televisão, telefonia de emergência, inspeção de tráfego ou informações externas.

§ 3º Os painéis de mensagens variáveis fixos deverão ser implantados em pontos estratégicos da rodovia e ter regime de operação permanente e suas localizações serão propostas pela concessionária e apresentadas à ANTT para aceitação.

§ 4º Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local da instalação de painéis de mensagens variáveis fixos, a ANTT poderá solicitar à concessionária sua reinstalação em novo local, sucedida pela recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, quando cabível.

§ 5º Os painéis de mensagens variáveis móveis devem ser instalados em localização definida pela concessionária em função da necessidade do fornecimento de informações ao usuário.

Art. 183. O sistema de sensoriamento meteorológico, quando aplicável ao contrato de concessão, realizará análises utilizando dados convencionais de temperatura, precipitação, umidade e visibilidade, obtidos pelos equipamentos implantados na rodovia e dados não convencionais de radar e de satélites meteorológicos.

§ 1º A monitoração das condições meteorológicas na rodovia deverá ser coordenada pelo centro de controle operacional, que terá o papel de receber, analisar e disseminar os informes sobre as condições do tempo para as diversas áreas de operações da rodovia.

§ 2º A estação meteorológica deverá:

I - dispor de sensores básicos de temperatura, precipitação, umidade relativa, neblina, névoa e nevoeiro;

II - possuir fonte própria de energia e fornecimento de energia elétrica da rede convencional;

III - transmitir dados para o centro de controle operacional em tempo real.

§ 3º A monitoração de visibilidade deve transmitir informações sobre as condições ao longo da rodovia de modo a:

I - identificar as condições de neblina, névoa e nevoeiro;

II - ser complementarmente efetuada por meio das equipes de inspeção de tráfego e de atendimento ao usuário, para identificação das condições in loco.

§ 4º A localização das estações meteorológicas deverá se dar de acordo com as normas definidas pela Agência Nacional de Águas (ANA) e pelo Instituto Nacional de Meteorologia (INMET).

Art. 184. O sistema de circuito fechado de televisão deverá contar com câmeras com tecnologia atualizada de, no mínimo, alta definição, inclusive à noite, e com comandos de visualização de 360º na horizontal e 90º na vertical, ligadas ao sistema operacional da rodovia, possibilitando a transmissão de sinais de vídeo para o centro de controle operacional, de forma a contemplar todo sistema rodoviário concedido.

Parágrafo único. A concessionária deverá armazenar por período mínimo de 3 (três) anos as imagens captadas pelo sistema de circuito fechado de televisão com registros de incidentes considerados atípicos, tais como acidentes, interrupção ou alteração do fluxo de veículos, indexando-as por câmera, ano, mês, dia, hora, minuto e segundo, podendo descartar as imagens com registros de incidentes típicos após 60 (sessenta) dias.

Art. 185. O sistema de detecção de altura deverá ser composto por sinalização que permita a visualização de alerta pelos condutores, cujos veículos ultrapassem os limites de altura determinados para a rodovia, conforme restrição de gabarito vertical imposta por pontes, viadutos, passarelas e demais estruturas viárias existentes.

Parágrafo único. A concessionária deverá implantar sinalização indicando rota segura a ser seguida pelo veículo com excesso de altura, de forma a promover a segurança dos usuários da via e a integridade das estruturas.

Art. 186. Todos os equipamentos listados nesta Seção III deverão ter interface com os sistemas da ANTT.

Seção IV

Restrição contínua de tráfego para categoria de veículo por período prédeterminado

Art. 187. A gestão rodoviária assegura à concessionária a coordenação e o controle das atividades da rodovia, respeitadas as competências dos entes reguladores e fiscalizadores de trânsito e transporte.

Art. 188. A restrição contínua de trafego poderá ser determinada de ofício pela autoridade competente ou mediante requerimento da concessionária.

§ 1º O requerimento de restrição contínua de tráfego deveraì especificar, de forma fundamentada, se o impacto decorre de fato de:

I - segurança viária, que represente o risco aì segurança puìblica e de tráfego;

II - engenharia de tráfego, referente ao risco aì infraestrutura viária ou ao meio ambiente;

III - interesse local, para melhor organização do tráfego em perímetros urbanos;

IV - transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias; ou

V - fluidez, por causar prejuízo:

a) ao fluxo de tráfego; e

b) aos serviços de atendimento ao usuário prestados pela concessionária.

§ 2º O requerimento de restrição contínua de tráfego será solicitado:

I - aÌ Superintendência da PRF circunscrição sobre a rodovia, quando tratar de impacto decorrente de fato de segurança viária, interesse local e fluidez, por causar prejuízo ao tráfego; e

II - aÌ ANTT, quando se tratar de impacto decorrente de fato da engenharia de tráfego, transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e fluidez, por causar prejuízo aos serviços de atendimento ao usuário prestados pela concessionária.

§ 3º A autoridade competente deveraì decidir a respeito da restrição contínua de tráfego no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período.

§ 4º Quando existentes razões afetas a mais de uma autoridade de que trata este artigo, a restrição contínua de tráfego será determinada por ato conjunto.

§ 5º Caso a restrição contínua de tráfego tenha por fundamento o interesse local, o município imediatamente afetado deverá ser instado a se manifestar, previamente à publicação do ato normativo, em prazo não superior a 15 (quinze) dias.

Art. 189. A autoridade que determinar a restrição contínua de tráfego deverá comunicar aos demais agentes de trânsito e transporte relacionados com a via acerca da publicação da restrição, com as razões que fundamentaram o pedido.

Art. 190. A concessionária deveraì implementar plano de comunicação amplo para os usuários da rodovia, mediante campanhas de publicidade, sinalização vertical e outras medidas de informação, assim que a norma de restrição contínua de tráfego for publicada.

Seção V

Fiscalização da velocidade de veículos

Art. 191. A instalação, a operação e o monitoramento de controladores e redutores de velocidade no sistema rodoviário deverão observar as normas e legislação de trânsito vigentes e as obrigações previstas no contrato de concessão.

Art. 192. A concessionária deverá elaborar estudo para a implantação dos controladores e redutores de velocidade fixos em trecho da rodovia que se caracterize como crítico e apresentá-lo ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, o qual é responsável por determinar sua localização e operação.

Art. 193. Autorizada a implantação do controlador ou redutor de velocidade pelo órgão competente, a concessionária iniciará os procedimentos para sua instalação e operação, com a execução de testes dos sistemas necessários, obedecendo as regras de operacionalização definidas pela autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Após o início da operação do equipamento de fiscalização de velocidade, a concessionária deverá envia, todas as informações por ele geradas para sistema informatizado indicado pela Superintendência competente, seguindo o padrão estipulado em ato desta.

Art. 194. A concessionária é responsável pela obtenção do certificado de verificação dos equipamentos de fiscalização de velocidade, expedido pelo INMETRO ou entidade por ele delegada.

Art. 195. Os equipamentos controladores e redutores de velocidade deverão efetuar a contagem e a classificação do tráfego, no mínimo, nas seguintes categorias:

I - motocicleta;

II - carro de passeio; e

III - caminhão e ônibus.

§ 1º O equipamento deverá fornecer a identificação, o comprimento e a velocidade dos veículos.

§ 2º Os dados devem ser apresentados segundo padrão e forma estipulados em ato da Superintendência competente.

Art. 196. Dois meses antes do prazo de vencimento do estudo do controlador ou redutor de velocidade, a concessionária deverá realizar novo estudo do equipamento implantado e encaminhar para reavaliação e homologação da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 197. Após a realização de obras de engenharia previstas no contrato de concessão, no local de instalação de controlador ou redutor de velocidade, a Superintendência competente poderá solicitar à concessionária sua reinstalação em novo local, sucedida pela recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando cabível.

Art. 198. As imagens processadas dos possíveis infratores por excesso de velocidade deverão ser enviadas à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, no padrão por ela estipulado.

§ 1º Após validação pela autoridade de trânsito competente, a concessionária deverá providenciar a impressão e a postagem das notificações de autuação e penalidade oriundas dos equipamentos de fiscalização de velocidade.

§ 2º Os custos relativos à impressão e à postagem das notificações de autuação e penalidade serão arcados pela concessionária.

Art. 199. Ato conjunto da ANTT e do DPRF poderá disciplinar o procedimento de aprovação e instalação de equipamentos de fiscalização da velocidade de veículos, bem como de impressão e postagem das notificações de autuação e penalidade oriundas dos equipamentos de fiscalização de velocidade.

Seção VI

Pesagem veicular, excesso de peso e evasão

Art. 200. A pesagem veicular será regida pelas obrigações previstas no contrato de concessão e pelo disposto na Resolução nº 5.379, de 5 de julho de 2017, e sua fiscalização pela ANTT será realizada prioritariamente pela modalidade remota.

§ 1º Quando não estiver previsto no contrato de concessão, a concessionária poderá implementar sistema de pesagem em movimento, mediante prévia autorização da ANTT, observada a regulamentação específica aprovada pela Diretoria.

§ 2º A fiscalização da pesagem veicular será realizada na modalidade presencial em postos de pesagem que não contemplem a modalidade prevista no caput ou no §1º.

Art. 201. A fiscalização da evasão de pesagem será realizada, prioritariamente, sem a presença do agente da autoridade de trânsito no local da infração, sendo a concessionária responsável por instalar todos os recursos necessários para a viabilização da autuação remota por parte da ANTT.

CAPÍTULO VIII

VERIFICADOR

Seção I

Disposições gerais

Art. 202. A concessionária deverá contratar empresa especializada para atuar como verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma de ato do INMETRO, ou posterior regulamento aplicável, para aferir o cumprimento das obrigações contratuais.

§ 1º O apoio técnico realizado pelo verificador não elide a competência fiscalizatória e a atividade regulatória a ser exercida pela ANTT, diretamente ou mediante descentralização de sua atividade.

§ 2º Os relatórios e produtos do verificador devem ser submetidos à validação da ANTT, que não estará vinculada às conclusões neles constantes.

Art. 203. O verificador poderá realizar aferições de obrigações contratuais, cálculo de indenizações, apoio à aplicação de mecanismos da regulação e do contrato de concessão, conforme definido no termo de referência de contratação.

§ 1º O verificador atuará mediante vistorias em campo, avaliação de documentos, utilização de equipamentos para a coleta de dados e outras providências necessárias ao escopo contratado.

§ 2º A definição do escopo de atuação do verificador poderá considerar levantamentos por amostragem.

§ 3º O verificador observará as diretrizes de boas práticas definidas pela Diretoria.

Art. 204. Os relatórios e produtos decorrentes da atuação do verificador serão reportados exclusivamente à ANTT.

§ 1º A ANTT poderá utilizar os relatórios do verificador para suas atividades de fiscalização, reprogramação e prorrogação de obra ou serviço, 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.

§ 2º À concessionária será assegurada o direito de acesso aos relatórios e produtos entregues pelo verificador.

§ 3º A ANTT deverá publicar anualmente em seu site os relatórios dos verificadores, resguardadas as informações sigilosas.

§ 4º A ANTT poderá, de acordo com critérios de oportunidade e conveniência, determinar a elaboração de relatório pericial por verificador, com vistas a avaliar aspectos específicos das informações contábeis prestadas pelas concessionárias de rodovias aplicando, no que couber, testes substantivos.

§ 5º O verificador deverá alimentar o sistema de informações indicado pela Superintendência competente, em formato pré-definido.

Art. 205. É vedado que:

I - o verificador, seus sócios, administradores, partes relacionadas e técnicos tenham vínculo de qualquer natureza com a concessionária ou suas partes relacionadas; e

II - o verificador esteja submetido à liquidação, intervenção ou ao regime de administração temporária, à falência ou à recuperação judicial.

Parágrafo único. Os responsáveis técnicos por obras e serviços realizados pela concessionária não poderão atuar na equipe dos verificadores.

Art. 206. O verificador não poderá ser contratado por mais de 5 (cinco) anos consecutivos pela mesma concessionária, admitida a recontratação após decorridos 2 (dois) anos.

Art. 207. Sem prejuízo da atuação do verificador, a concessionária poderá contratar, no seu interesse e nos termos do contrato de concessão, às suas expensas e sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, monitoração e gerenciamento de obras por empresa especializada.

Parágrafo único. A ANTT poderá utilizar os relatórios de monitoração e gerenciamento referidos no caput, em complemento aos produtos do verificador ou enquanto este não for contratado.

Seção II

Contratação do verificador

Art. 208. A Superintendência competente encaminhará proposta de termo de referência de contratação de verificador à concessionária, para análise no prazo de 20 (vinte) dias, a contar da data da notificação.

Parágrafo único. Não se manifestando no prazo previsto no caput, considerase aceito pela concessionária o termo de referência apresentado.

Art. 209. A concessionária deverá realizar chamamento público, divulgado na sua página oficial, com base no termo de referência apresentado pela Superintendência competente para recebimento de propostas de candidatos a verificador.

§ 1º A concessionária deverá apresentar à Superintendência competente lista com pelo menos 3 (três) candidatos a verificador que comparecerem ao chamamento público, acompanhada de:

I - documentação comprobatória da habilitação, da qualificação técnica e da experiência de cada candidato;

II - orçamento elaborado por cada candidato com base no termo de referência;

III - documentação comprobatória de inocorrência das vedações previstas no art. 205.

§ 2º As condições de habilitação do verificador deverão constar do termo de referência, observada a isonomia e a obediência das normas de integridade.

§ 3º A qualificação técnica e a experiência deverão constar do termo de referência, e poderão compreender as seguintes atividades relacionadas à execução de obras e serviços rodoviários:

I - certificação;

II - verificação;

III - auditoria;

IV - gerenciamento;

V - supervisão;

VI - perícia; ou

VII - fiscalização e controle.

§ 4º A comprovação da qualificação técnica e experiência deverá compreender obras de grande porte, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos, mediante a apresentação de atestados de capacidade técnica, admitida a definição de outros critérios pela Diretoria.

§ 5º A comprovação da inocorrência das vedações previstas no art. 205 poderá ser realizada mediante documentação relativa ao quadro societário, certidões negativas e declarações de veracidade apresentadas pelos representantes legais das proponentes.

§ 6º A lista de candidatos a verificador deverá ser apresentada pela concessionária:

I - em até 3 (três) meses após a adjudicação da licitação da concessão, para contratação do primeiro verificador do contrato de concessão;

II - em até 3 (três) meses da interrupção na prestação de serviços de verificador contratado, por qualquer motivo; e

III - em pelo menos 3 (três) meses antes do término do prazo máximo de contratação de verificador de que trata o art. 206.

§ 7º A Superintendência competente poderá exercer motivadamente direito de veto a qualquer candidato, tendo em vista seu histórico de relacionamento com a ANTT e potencial conflito de interesses.

§ 8º Na hipótese de vetos a todos os candidatos a verificador, a concessionária deverá apresentar, no prazo de 1 (um) mês contado do recebimento do veto da ANTT, nova lista de candidatos a verificador.

§ 9º A concessionária contratará o verificador entre os candidatos não vetados.

§ 10. A concessionária poderá contratar mais de um verificador, desde que autorizado pela ANTT mediante fundamentação.

Art. 210. A contratação do verificador competirá à concessionária, nos termos de contrato de prestação de serviços celebrado entre esta e o verificador com base no termo de referência.

Art. 211. O verificador será remunerado, após ateste da prestação do serviço pela Superintendência competente, com recursos decorrentes da verba de verificador.

§ 1º A verba de verificador será depositada pela concessionária:

I - em conta vinculada da concessão, caso existente, para posterior liberação ao verificador; ou II - diretamente ao verificador.

§ 2º O pagamento deverá ser realizado em até 10 dias úteis do ateste da prestação de serviço pela Superintendência competente.

§ 3º A verba de verificação será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão subsequente à sua aprovação, salvo se já considerada na equação econômico-financeira do contrato de concessão.

Art. 212. Caso a concessionária não realize chamamento público, não apresente a lista de candidatos à Superintendência competente ou não contrate verificador na forma desta Seção, a Diretoria poderá determinar a contratação pela concessionária, no prazo de até 3 (três) meses, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

Parágrafo único. A contratação determinada pela Diretoria na forma do caput será orientada por termo de referência aprovado pela Superintendência competente em concessão de perfil semelhante, com eventuais ajustes necessários, indicando 3 (três) candidatos.

Art. 213. Verificada qualquer irregularidade ou deficiência na prestação de serviço pelo verificador, a Diretoria poderá determinar a sua substituição, no prazo determinado, pela concessionária, sem prejuízo dos encaminhamentos e das penalidades cabíveis.

Parágrafo único. Caso pretenda rescindir o contrato celebrado com verificador, a concessionária deverá submeter requerimento fundamentado à Diretoria para sua autorização.

Art. 214. Por representação de qualquer interessado, mediante decisão pela Diretoria ficará impedido de ser contratado, por até 5 (cinco) anos, o verificador que infringir normas técnicas, as normas de boas práticas e a regulamentação da ANTT, observado o devido processo legal.

CAPÍTULO IX

OBRAS DO PODER CONCEDENTE

Seção I

Obras do Poder Concedente transferidas na data da assunção

Art. 215. Eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do edital da concessão e que não sejam concluídas até a data da assunção, deverão ser assumidas pela concessionária na data da assunção e concluídas em prazo e conforme condições a serem pactuados com a ANTT.

Parágrafo único. O termo de arrolamento e transferência de bens deverá identificar os trechos que estiverem em obras, mencionando o estágio em que se encontram.

Art. 216. Os investimentos e os custos advindos das adequações e complementações necessárias para o atendimento de parâmetros de desempenho, previstos no contrato de concessão, das obras executadas pelo Poder Concedente antes da data da apresentação da proposta no leilão da concessão, inclusive aquelas não concluídas, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Parágrafo único. A concessionária deverá realizar a conservação e operação dos trechos imediatamente a partir da transferência, sem prejuízo de eventual discussão a respeito da adequação dos parâmetros de desempenho e de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Seção II

Obras supervenientes do Poder Concedente

Art. 217. Ao longo da vigência da concessão, excepcionalmente e se assim o interesse público demandar, o Poder Concedente poderá, motivadamente, realizar obras não previstas no contrato de concessão no sistema rodoviário concedido ou incluir obras e trechos rodoviários no objeto da concessão.

Art. 218. A concessionária deverá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras do Poder Concedente, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT, assim que tiver conhecimento.

Art. 219. As obras de responsabilidade do Poder Concedente serão transferidas à concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial, sempre que:

I - o órgão responsável pela obra declarar a sua entrega; ou

II - estiver viabilizada a abertura ao tráfego.

§ 1º A concessionária fica responsável pela operação e conservação da obra assim que transferida, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, se for o caso.

§ 2º Depois da transferência da obra pelo Poder Concedente, o inventário e o termo de arrolamento e transferência de bens da concessão deverão ser atualizados.

§ 3º Nos 30 (trinta) dias que sucederem a transferência da obra, a Unidade Regional e a concessionária deverão realizar vistorias conjuntas, admitida a participação do executor da obra transferida.

§ 4º A vistoria de que trata o § 3º será relatada em nota técnica pela Unidade Regional, em 30 (trinta) dias após o encerramento da vistoria, indicando eventuais defeitos ou vícios da infraestrutura e apontamentos realizados pelos presentes.

Art. 220. A concessionária deverá se manifestar em 90 (noventa) dias da transferência, de forma justificada, sobre eventuais vícios aparentes das obras do Poder Concedente:

I - entre a obra e seu projeto; e

II - em relação ao atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato de concessão.

Parágrafo único. Os parâmetros técnicos e de desempenho deverão ser adequados em até 12 (meses) contados da transferência, salvo prazo distinto definido pela Diretoria, mediante solicitação fundamentada da concessionária.

Art. 221. No prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da transferência da obra, a concessionária poderá apresentar pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de vícios ocultos em obra transferida pelo Poder Concedente, salvo disposição diversa do contrato de concessão.

§ 1º A Superintendência competente notificará o executor da obra e o Ministério setorial, para que apresentem suas alegações, no prazo de 60 (sessenta) dias.

§ 2º Apresentada manifestação ou superado o prazo de que trata o § 1º, a concessionária será notificada para se manifestar a respeito, no prazo de 60 (sessenta) dias.

§ 3º Apresentadas as manifestações de que tratam os parágrafos anteriores ou decorrido o prazo, sem manifestação do executor da obra, a Superintendência competente submeterá análise do pleito à Diretoria, em revisão extraordinária ou na revisão quinquenal subsequente.

Art. 222. A Diretoria poderá determinar a realização de obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em revisão extraordinária ou na revisão quinquenal subsequente.

Art. 223. Aplica-se o disposto nesta Seção, no que couber, às obras realizadas por entidade de governo local da Administração estadual, distrital ou municipal, por autorização da ANTT, mediante consulta prévia ao Poder Concedente.

CAPÍTULO X

ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Art. 224. A Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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." (NR)

"Art. 1º Aprovar a primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa às normas gerais aplicáveis aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT." (NR)

"Art. 27. ...

...

§ 4º As alterações no programa de exploração da rodovia anexo ao contrato de concessão serão formalizadas na versão consolidada anualmente do documento, mediante anuência da concessionária no processo administrativo correspondente para as alterações consensuais ou independentemente desta para alterações unilaterais." (NR)

"CAPÍTULO IV-A

COMITÊ DE CORREGULAÇÃO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS" (NR)

"Art. 27-A. No aprimoramento dos contratos de concessão e da regulação, a ANTT poderá consultar o Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias, colegiado de natureza consultiva." (NR)

"Art. 27-B. Ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias compete, taxativamente:

I - opinar, quando consultado pela ANTT, quanto às propostas de aprimoramento dos contratos de concessão;

II - opinar, quando consultado pela ANTT, quanto às propostas normativas em tramitação; e

III - aprovar seu regimento interno." (NR)

"Art. 27-C. O Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias será composto por um representante e um suplente:

I - da ANTT, que o presidirá;

II - da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias;

III - da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base;

IV - da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga; e

V - da Confederação Nacional do Transporte.

§ 1º O representante da ANTT será indicado por seu Diretor-Geral e o dos demais membros, pela sua autoridade máxima.

§ 2º Os membros do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias serão designados por Deliberação da Diretoria.

§ 3º Os membros do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias exercerão mandato de 2 (dois) anos, permitida uma recondução apenas.

§ 4º A participação no Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

§ 5º O Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias será secretariado com apoio da Superintendência competente.

§ 6º A composição do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias poderá ser alterada pela Diretoria, de ofício ou mediante provocação da Superintendência competente, não sendo assegurado aos seus participantes o direito adquirido de representação." (NR)

"Art. 28-A. A celebração de termo aditivo aos contratos de concessão para adesão ao Regulamento das Concessões Rodoviárias observará as seguintes diretrizes:

I - terá natureza facultativa e não constituirá direito subjetivo da concessionária interessada;

II - poderá ocorrer por provocação da ANTT ou mediante requerimento da concessionária;

III - poderá ser promovida de forma individual ou em rodadas de negociação entre a ANTT e mais de uma concessionária;

IV - adotará como referencial minuta padronizada definida pela Superintendência competente, considerando as particularidades das etapas do Programa de Concessões de Rodovias Federais;

V - será promovida em revisão extraordinária e preservará o equilíbrio econômico-financeiro original do contrato de concessão, observada a materialidade do impacto das alterações contratuais;

VI - não poderá ser realizada para concessão:

a) com menos de 5 (cinco) anos para seu termo final de vigência;

b) com processo administrativo de caducidade instaurado; ou

c) qualificada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos para fins de relicitação." (NR)

"Art. 30. Esta Resolução entra em vigor:

I - em 1º de agosto de 2022, quanto ao dever das concessionárias se cadastrarem na plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo, nos termos do inciso II do art. 18 e da alínea 'a` do inciso I do art. 28;

II - em 1º de julho de 2023, quanto aos demais dispositivos." (NR)

CAPÍTULO XI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 225. Aos contratos de concessão celebrados antes da entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias não se aplicam as seguintes obrigações, salvo se já nele previstas ou após aditamento com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

I - implantação dos sistemas de que tratam os arts. 7º e 8º;

II - remuneração dos custos de manutenção, conservação, operação, monitoração e obrigações indiretas de obras e serviços, de que trata o art. 41, cujos projetos não os tenham contemplado;

III - custos decorrentes da apreensão e destinação de animais, nos termos do § 3º do art. 174;

IV - implantação de equipamento de sensoriamento de tráfego veicular, nos termos do § 4º do art. 181;

V - impressão e postagem de notificações de autuação e penalidade, nos termos do §2º do art. 198;

VI - instalação de dispositivos de registro de evasões de pedágio e de pesagem veicular, nos termos do § 1º do art. 179 e do art. 201;

VII - contratação de verificador e pagamento da verba de verificação, nos termos do Capítulo VIII.

Parágrafo único. Na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para inclusão da contratação de verificador, poderá ser adotado provisoriamente valor estimado do serviço com base nos valores pagos a empresa supervisora contratada pela ANTT ou a outro verificador já contratado, devendo-se ajustar posteriormente os valores efetivamente pagos pela concessionária.

Art. 226. Para os contratos de concessão celebrados antes da entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias, a concessionária deverá adotar as seguintes providências:

I - enviar, em até 1 (um) ano, o planejamento quinquenal, nos termos do art. 2º;

II - implantar o inventário da concessão, em até 2 (dois) anos, nos termos do § 6º do art. 13;

III - em até 3 (três) anos, implantar o acervo de projetos com a faixa de domínio devidamente georreferenciada, nos termos dos arts. 13 e 96;

IV - apresentar, em até 1 (um) ano, os planos, as comunicações e o relatório de acompanhamento socioambiental, nos termos dos arts. 124 e 125;

V - em até 1 (um) ano, franquear acesso ao centro de controle operacional e seus sistemas pela ANTT, nos termos dos §§ 1º e 2º do art. 177.

Parágrafo único. As providências de que trata este artigo deverão ser comprovadas à Superintendência competente, independem de aditamento ao contrato de concessão e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 227. Para os contratos de concessão que não dispuserem originariamente sobre a obrigação de apresentação certificado de inspeção acreditada ou de projeto que contemple Building Information Modelling, enquanto não houver adesão da concessionária ao Regulamento das Concessões Rodoviárias, aplicam-se as seguintes regras:

I - quando este for solicitado pela Superintendência competente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será considerada na revisão subsequente à aprovação pela ANTT da prestação de contas; ou

II - quando este for apresentado por interesse da concessionária, os custos e as responsabilidades relacionados à contratação serão exclusivamente atribuídos à concessionária.

Art. 228. Deliberação da Diretoria poderá aprovar ambiente regulatório experimental (sandbox regulatório) para desenvolvimento de projetos não previstos inicialmente no contrato de concessão, que tenham por finalidade testar novos serviços, produtos ou soluções regulatórias no modo rodoviário, com consequente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 229. As concessões que, na data de entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias, contiverem rótula vazada como solução de engenharia de interconexão poderão manter o dispositivo de melhoria.

§ 1º Se o trecho em que estiver situada a rótula vazada for objeto de intervenção, a concessionária deverá promover a alteração do dispositivo, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 2º Na estruturação do contrato de concessão que vier a suceder a concessão de que trata o caput, a ANTT determinará a substituição dos dispositivos de interconexão em rótula vazada por outro de melhor funcionalidade e segurança.

Art. 230. Enquanto não contratado verificador pelos procedimentos descritos nesta Resolução, poderá ser contratada pela ANTT empresa supervisora para apoio à fiscalização da concessão pela ANTT.

Art. 231. Os estudos, projetos e orçamentos apresentados antes da vigência da presente Resolução e ainda não aceitos, regem-se pelas normas do tempo do seu protocolo, exceto quanto ao procedimento e aos prazos fixados no Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Art. 232. A tabela disposta no art. 57 terá validade de 1 (um) ano, após esse período a Superintendência deverá validá-la ou revisá-la, em ato próprio, devendo repetir o procedimento a cada 2 (dois) anos ou quando for necessária a sua atualização.

Art. 233. As especificações técnicas constantes da presente resolução não deverão impedir a evolução tecnológica dos equipamentos e procedimentos de construção, manutenção e operação da rodovia, devendo ser respeitado o devido equilíbrio econômico-financeiro, quando couber.

Art. 234. Ficam revogadas:

I - na data de entrada em vigor desta Resolução:

a) a Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005;

b) a Resolução nº 2.064, de 5 de junho de 2007;

c) a Resolução nº 3.323, de 18 de novembro de 2009;

d) a Resolução nº 3.323-A, de 18 de novembro de 2009;

e) a Resolução nº 3.576, de 2 de setembro de 2010;

II - após 1 (um) ano da entrada em vigor desta Resolução:

a) a Resolução nº 1.713, de 9 de novembro de 2006;

b) a Resolução nº 2.294, de 19 de setembro de 2007;

c) a Resolução nº 3.997, de 23 de janeiro de 2013;

d) a Resolução nº 4.513, de 19 de dezembro de 2014; e

e) o item relativo à atividade econômica de construção, por terceiro, em área objeto de concessão rodoviária, que indica a autorização para uso ou ocupação da faixa de domínio por terceiros em rodovias federais concedidas, Nível de risco III, com prazo de 30 (trinta) dias, do anexo único da Resolução nº 5.908, de 15 de setembro de 2020.

Art. 235. Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2023.

RAFAEL VITALE RODRIGUES
Diretor-Geral

D.O.U., 02/12/2022 - Seção 1

Este texto não substitui a Publicação Oficial.