



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SEDE
SUBPROCURADORIA-GERAL DE MATÉRIA REGULATÓRIA (PF-ANTT) -

PARECER n. 00061/2024/PF-ANTT/PGF/AGU

NUP: 50535.001700/2018-99

INTERESSADOS: SUROD - SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

ASSUNTOS: CONCESSÃO / PERMISSÃO / AUTORIZAÇÃO

EMENTA: EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA. PROPOSTA NORMATIVA. QUARTA ETAPA DO REGULAMENTO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS DA ANTT. REGULARIDADE FORMAL E MATERIAL. PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL CONCLUÍDO. PROPOSTA APTA À APROVAÇÃO PELA DIRETORIA COLEGIADA, QUANTO AOS ASPECTOS JURÍDICOS, DESDE QUE OBSERVADAS AS RECOMENDAÇÕES.

Senhora Subprocuradora-Geral de Matéria Regulatória,

1. RELATÓRIO

1. Retornam os autos a esta Procuradoria Federal junto à ANTT, como manda o §3º do art. 7º da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023, após consolidação do Relatório Final de Audiência Pública nº 5/2024 (SEI 22924478), seguido do Relatório das Contribuições analisadas (SEI 24034846), e da versão final da minuta de Resolução da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR4, (SEI 22552252), por meio da qual se define normas referentes à fiscalização e às penalidades dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

2. Posteriormente, no dia 21/06/2024, foi incluído o Despacho GERER (SEI 24107761), da Superintendência de Regulação Rodoviária - SUROD, no qual encaminha a minuta de Resolução da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR4 comentada (SEI 24109105), junto com o Quadro comparativo (SEI 24109157), cujo objetivo é apresentar a origem dos dispositivos. Ressaltou-se, ainda, que os comentários da norma detalham a motivação e o histórico de cada um dos artigos do RCR4.

3. No dia 08/08/2024, foi incluído o DESPACHO GERER (SEI 25111300), da Superintendência de Regulação Rodoviária - SUROD, no qual encaminha nova minuta de Resolução da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR4 com alterações (SEI 25111531).

4. Nos termos da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4281/2022/GERER/SUROD/DIR (SEI 12295944), datada de 19/09/2022, que inaugura este feito, a GERER expõe os principais aspectos econômicos, regulatórios e sociais que levaram a ANTT a empreender esforços para o estabelecimento de um marco regulatório estável que envolvesse normas gerais das concessões de rodovias. A Nota Técnica narra o cenário que permeou as concessões rodoviárias, a partir da implementação da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), fomentada pelo advento da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

5. Conforme extrai-se dos autos, após o amadurecimento dos diálogos internos sobre a nova proposta regulatória, concluiu-se que o Regulamento das Concessões Rodoviárias seria melhor executado se implementado em etapas, delineadas pelo corpo técnico da ANTT da seguinte forma:

- RCR 1 - Regras gerais e direitos de usuários
- RCR 2 - Bens, obras e serviços e adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços;
- RCR 3 - Equilíbrio da gestão econômico-financeira dos contratos de concessão;
- RCR 4 - Fiscalização e penalidades; e
- RCR 5 - Meios de encerramento contratual.

6. À vista disso, propõe-se, neste momento, a aprovação da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR 4). Esta etapa tem como escopo a fiscalização e as penalidades aplicáveis aos contratos de concessão rodoviários, visando cumprir a agenda regulatória estabelecida pela Autarquia, conforme a Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022 (biênio 2023/2024).

7. No curso do procedimento de definição do texto da nova norma, a área técnica desenvolveu o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (SEI 16354348), de 07 de novembro de 2023, em complemento ao primeiro estudo (SEI 12776174). Para tanto, colheu sugestões e críticas no âmbito de consulta interna, quando foram ouvidas as várias gerências da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD e outras unidades organizacionais da Agência, conforme se depreende da NOTA TÉCNICA SEI Nº 6986/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14059966).

8. Depois, a SUROD organizou Reunião Participativa nº 06/2022, realizada em duas sessões no dia 06 de fevereiro de

2023, cujas contribuições foram objeto de análise pela Nota Técnica SEI nº 1969/2023/COMAG/GEREG/SUCON/DIR/ANTT, de 31 de março de 2023 (SEI 16215928). Em complemento ao primeiro estudo, foi elaborado o Relatório Análise de Impacto Regulatório (SEI nº 16354348), de 07 de novembro de 2023.

9. Em seguida, os autos foram submetidos a este órgão de assessoramento jurídico, ocasião em que, exarada a NOTA JURÍDICA n. 00076/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 20600813), sugeriu-se alguns ajustes de ordem preliminar, sem prejuízo de outros tópicos que seriam analisados após a realização do Processo de Participação e Controle Social (PPCS).

10. Foi, então, realizada Audiência Pública nº 12/2023, instaurada pela Deliberação nº 440, de 21 de dezembro de 2023 (SEI 21019033), quando foram colhidas 425 (quatrocentos e vinte e cinco) contribuições, seja por meio de manifestação escrita ou oral em sessão pública presencial e virtual realizada no dia 22 de fevereiro de 2024, das 14h00 às 18h00 (horário de Brasília).

11. Do enfrentamento das inúmeras manifestações, elaborou-se Relatório Final da Audiência Pública SEI nº 5/2024, de 17/06/2024 (SEI 22924478), acompanhado da versão final da minuta de Resolução da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR4, (SEI 22552252), de documento contendo os comentários à minuta da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (SEI 24109105) e o quadro comparativo (SEI 24109157), colacionando o texto da nova norma com as disposições dos contratos firmados nas 1^a a 4^a Etapas de concessões.

12. É o relatório.

2. ANÁLISE JURÍDICA

2.1 Preliminar de alcance e delimitação da consulta

13. Em preliminar de alcance e delimitação da consulta, destaca-se que a presente manifestação toma por base, exclusivamente, os elementos que constam, até a presente data, nos autos do processo administrativo em epígrafe.

14. Como de praxe, é nosso dever ressalvar que, à luz do art. 131, *caput*, da Constituição Federal, e do art. 11 da Lei Complementar nº 73/1993, incumbe a este órgão de execução da Procuradoria-Geral Federal, vinculado à Advocacia-Geral da União, prestar consultoria, sob o prisma estritamente jurídico, a esta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

15. Desta feita, o exame deste Órgão de Consultoria e Assessoramento Jurídico se dá nos termos do art. 10, § 1º, da Lei nº 10.480/2002, não nos cabendo promover análises que importem considerações de ordem técnica, financeira ou orçamentária, ou que envolvam estudos de viabilidade e levantamentos outros, tendo em vista a delimitação legal da competência que nos incumbe.

16. Ressalte-se que, em relação aos dados exorbitantes à esfera jurídica, parte-se da premissa de que a autoridade competente se municiará dos conhecimentos técnicos imprescindíveis para a sua adequação às necessidades da Administração, conforme orientação constante da Boa Prática Consultiva – BPC nº 7.

2.2 Do procedimento de participação e controle social

17. Registra-se o trabalho árduo e complexo realizado pela SURDO, que desde setembro de 2022 possibilitou a ampla participação, não apenas dos servidores da ANTT, por meio de consulta interna, instaurada pela NOTA TÉCNICA SEI N° 4281/2022/GERER/SUROD/DIRD (SEI 12295944), como também Reunião Participativa nº 006/2022, realizada em duas sessões no dia 06 de fevereiro de 2023, cujas contribuições foram objeto de análise pela Nota Técnica SEI nº 1969/2023/COMAG/GEREG/SUCON/DIR/ANTT, de 31 de março de 2023 (SEI nº 16215928). Em complemento ao primeiro estudo, foi elaborado o Relatório Análise de Impacto Regulatório (SEI nº 16354348), de 07 de novembro de 2023.

18. Na sequência, instaurou-se ainda Audiência Pública nº 12/2023, instaurada pela Deliberação nº 440, de 21 de dezembro de 2023 (SEI 21019033), quando foram colhidas 425 (quatrocentos e vinte e cinco) contribuições, seja por meio de manifestação escrita ou oral em sessão pública presencial e virtual realizada no dia 22 de fevereiro de 2024, das 14h00 às 18h00 (horário de Brasília), com todas as informações essenciais para dar transparência ao debate público, além da Análise de Impacto Regulatório (SEI nº 16354348).

19. Segundo Relatório Simplificado de Audiência Pública (SEI 16878912), seguido de Relatório Final (SEI 22924478), foram registradas, no período disponibilizado, 425 (quatrocentos e vinte e cinco) contribuições escritas de instituições e pessoas físicas, além das contribuições orais em sessão pública. Desse universo, atestou-se que os capítulos que mais contribuições receberam foram, em ordem, o IV - Execução da fiscalização; VII - Medidas sancionatórias; IV - Metodologia para apuração da classificação; e, X - Regime de Recuperação Regulatória.

20. Conforme consta de tabela *excel* (SEI 24034846), verifica-se que todas as contribuições recebidas ao longo do procedimento foram compiladas e analisadas individualmente, sendo acolhidas ou afastadas de forma fundamentada. É preciso reconhecer, assim, que o processo de controle e participação popular proporcionou ao público um ambiente propício para encaminhamento de seus pleitos e sugestões, favorecendo a construção regulatória com publicidade e transparência.

21. Sendo assim, reconhece-se que merece aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT o Relatório Final de Audiência Pública (SEI 22924478), acompanhado do seu anexo (SEI 24034846), opinando-se pela adequação e legalidade do procedimento de participação e controle social como inserido dentro da competência da Agência.

22. A minuta de resolução proposta (SEI 25111531), contudo, merece alguns apontamentos, que serão tecidos ao longo

desta manifestação.

2.3 Do Regulamento de Concessões Rodoviárias

23. A SUROD afirma que a presente proposta está alinhada ao projeto de Regulamento de Concessões Rodoviárias, acrescendo mais uma etapa ao microssistema normativo. Tal projeto busca ser íntegro e coerente com as melhores práticas regulatórias da Administração Pública Federal, além de ter como objetivo respeitar as obrigações contratuais firmadas e ser orientado para a atualização contínua.

24. Embora a proposta trazida no Relatório Final de Audiência Pública (SEI 22924478), mencione uma estrutura composta por 13 (treze) capítulos e 6 (seis) anexos, na verdade a minuta de Resolução (SEI 25111531) conta com 16 (dezesseis) capítulos e 4 (quatro) anexos:

Capítulo I – Disposições Preliminares;
Capítulo II – Informações sobre a Concessão;
Capítulo III – Planejamento;
Capítulo IV – Agente de Fiscalização;
Capítulo V – Execução da Fiscalização;
Capítulo VI – Medidas Preventivas;
Capítulo VII – Medidas Cautelares;
Capítulo VIII – Medidas Sancionatórias;
Capítulo IX - Denúncia Espontânea;
Capítulo X – Termo de Ajustamento de Conduta;
Capítulos XI – Classificação das Concessionárias;
Capítulo XII – Regime de Recuperação Regulatória;
Capítulo XIII – Alterações na Primeira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;
Capítulo XIV – Alterações na Segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;
Capítulo XV – Alterações na Terceira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;
Capítulo XVI – Disposições Finais e Transitórias;
No anexo I constam as circunstâncias agravantes e atenuantes;
No anexo II os fatores de classe, grupo de infração e de agravantes e atenuantes;
No anexo III são apresentadas as descrições das infrações, incluindo aquelas relacionadas a obras obrigatórias, parâmetros de desempenho, obrigações econômico-financeiras e outras obrigações; e
No anexo IV é apresentada a metodologia para apuração da classificação das concessionárias.

25. Vê-se, portanto, que ao mesmo tempo em que o RCR4 compila outros vários normativos da Agência (revogando expressamente as resoluções cujos dispositivos são aqui concentrados), também inova em uma série de aspectos.

26. Dante desse quadro, passamos a tecer nossas considerações, levando em conta a ordem com que os temas foram tratados na minuta de resolução.

2.4 Da minuta de Resolução (SEI 25111531)

27. A partir deste ponto, iniciaremos a análise detalhada da minuta proposta, na qual serão destacados os principais pontos de mudança e as justificativas para as alterações propostas. Serão também avaliados os possíveis impactos dessas modificações sobre as concessionárias e sobre a eficácia regulatória da ANTT. Esse processo permitirá identificar as melhorias trazidas pela nova regulamentação e discutir como essas mudanças podem contribuir para um ambiente regulatório mais justo, eficiente e colaborativo.

28. Além disso, será examinada a adequação das novas disposições ao contexto específico das concessões rodoviárias, assegurando que as medidas propostas atendam às necessidades do setor e promovam a conformidade de maneira eficaz. A análise da minuta será fundamental para garantir que as novas regras sejam claras, aplicáveis e alinhadas com os princípios de uma regulação responsável, que busca equilibrar a aplicação de sanções com a promoção de melhorias contínuas e a cooperação entre regulador e regulados.

29. Com isso, esperamos que a análise da minuta não apenas valide as propostas de mudança, mas também ofereça oportunidades para aprimorar ainda mais o texto regulatório, garantindo que ele atenda às expectativas de todos os stakeholders envolvidos e fortaleça o papel da ANTT como reguladora no setor de concessões rodoviárias.

30. De partida, é preciso ter em mente que uma das competências regimentais atribuídas à Procuradoria Federal junto à ANTT é a de realizar revisão final de técnica legislativa dos atos normativos editados pela Agência, para além da análise de sua legalidade e compatibilidade com o ordenamento jurídico.

31. Assim dispõe o art. 24, IV da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022:

Art. 24. À Procuradoria Federal junto à ANTT, órgão de execução da Procuradoria-Geral Federal, vinculada à Advocacia-Geral da União, compete:

(...)

IV - realizar revisão final da técnica legislativa e emitir manifestação jurídica conclusiva sobre a constitucionalidade, a legalidade e a compatibilidade com o ordenamento jurídico das propostas de atos

normativos;

32. No exercício desse papel, uma série de ajustes foram feitos de modo a tornar mais compreensível a norma. Para tanto, propusemos algumas alterações de redações que, a nosso ver, tornavam mais claro seu propósito; trechos que pareciam repetitivos foram excluídos, assim como recomendamos eliminar determinadas disposições que pareciam conflitar com as atribuições legais da Agência no que se refere ao seu dever fiscalizatório, objeto maior da norma ora em discussão.

33. Cabe destacar que são proposições feitas a partir do que supomos ser a intenção da SUROD, do que extraímos das muitas reuniões realizadas, e do que consta como motivação para a edição desta quarta norma do regulamento de concessões rodoviárias. Reforçamos: trata-se de sugestões de redação a serem ponderadas e chanceladas pela área técnica e, por certo, acolhidas pela Diretoria Colegiada.

34. Passando ao texto da norma, verifica-se que em vários momentos é citada a atuação de terceiros que auxiliaram na fiscalização e no cumprimento das obrigações pela concessionária, como verificador, empresa de supervisão, auditoria independente.

35. Contudo, não há descrição detalhada de como se dará o produto entregue pelo **verificador**, por exemplo. Sabe-se que em alguns momentos ele se prestará a fazer informes mensais, em outros momentos, informes anuais, sem um detalhamento sobre como isso será feito.

36. Embora saibamos que a figura do verificador está disciplinada no RCR2, parece oportuno descrever melhor esses informes e o seu papel na fiscalização, nessa quarta norma.

2.4.1 Capítulo I - Disposições Preliminares

a) Art. 1º, caput, parágrafo único, I e III

37. O estabelecimento de conceitos, como deve ser, inaugura a norma, logo em seu art. 1º; a exata compreensão de seus termos, nem precisaríamos dizer, depende da clareza dessas definições. De igual forma, uma conceituação pouco precisa ou dúbia fragiliza a interpretação de todo o normativo e abre margem a discussões que todos desejamos evitar.

38. Em relação ao *caput* do artigo e ao parágrafo único, I e III, opina-se apenas por uma correção de posicionamento da vírgula e melhoria de redação.

39. Dessa forma, sugere-se a pequena correção:

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 1º Esta Resolução aprova a quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à fiscalização e às penalidades, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).</p> <p>Parágrafo único. Aplicam-se ao Regulamento das Concessões Rodoviárias as seguintes definições:</p> <p>I - ação educativa: procedimento aplicado pela ANTT para promover a conscientização e a correção de inconformidades por parte das concessionárias, com propósito de orientar e instruir as partes envolvidas, visando prevenir a recorrência de infrações e melhorar o cumprimento das normas contratuais e regulatórias, devendo ser utilizada como uma abordagem inicial antes da aplicação de medidas mais severas;</p> <p>II - ano-concessão: cada período sucessivo de doze meses, contado o primeiro deles a partir da data da assunção da rodovia;</p> <p>III - ano-fiscalização: ano civil completo, baseado no plano anual de fiscalização, no qual vigorará o mesmo tratamento fiscalizatório, após a aplicação da metodologia disposta no Anexo IV dessa resolução, considerando a nota referente ao último ano concessão de cada concessionária;</p> <p>IV - ciclo de fiscalização: periodicidade de realização das ações de fiscalização, estabelecido no plano anual de fiscalização; e</p> <p>V - elemento da infraestrutura: cada um dos elementos físicos que compõem o sistema rodoviário, tais como pavimento, sinalização, elementos de proteção e segurança, obras-de-arte especiais, sistema de drenagem e obras-de-arte correntes, terraplenos e estruturas de contenção, canteiro central e faixa de domínio, edificações e instalações operacionais, sistemas elétricos e iluminação e sistemas de operação.</p>	<p>Art. 1º Esta Resolução aprova a quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à fiscalização e às penalidades aplicáveis aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).</p> <p>Parágrafo único. Aplicam-se ao Regulamento das Concessões Rodoviárias as seguintes definições:</p> <p>I - ação educativa: procedimento aplicado pela ANTT para promover a conscientização e correção de descumprimentos contratuais pelas concessionárias, com o objetivo de orientar, instruir e prevenir a recorrência de infrações, melhorando o cumprimento das normas contratuais e regulatórias.</p> <p>II - ano-concessão: cada período sucessivo de doze meses, contado o primeiro deles a partir da data da assunção da rodovia;</p> <p>II - ano-fiscalização: ano civil completo, baseado no plano anual de fiscalização, durante o qual será aplicado o mesmo tratamento fiscalizatório, após a aplicação da metodologia estabelecida no Anexo IV desta resolução, levando em consideração a nota referente ao último ano de concessão de cada concessionária;</p> <p>III - ciclo de fiscalização: periodicidade de realização das ações de fiscalização, estabelecido no plano anual de fiscalização; e</p> <p>IV - elemento da infraestrutura: cada um dos elementos físicos que compõem o sistema rodoviário, tais como pavimento, sinalização, elementos de proteção e segurança, obras-de-arte especiais, sistema de drenagem e obras-de-arte correntes, terraplenos e estruturas de contenção, canteiro central e faixa de domínio, edificações e instalações operacionais, sistemas elétricos e iluminação e sistemas de operação.</p>
---	--

b) Art. 1º, parágrafo único, II

40. A definição de ano-concessão trazida pela minuta está ligeiramente diferente da definição do mesmo instrumento na Resolução Nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022 (RCR2), senão vejamos:

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:

(...)

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

Versus

Art. 1º Esta Resolução aprova a **quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias**, relativa à fiscalização e às penalidades, 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:

(...)

II - ano-concessão: cada período sucessivo de doze meses, contado o primeiro deles a partir da data da assunção da rodovia; *Grifo nosso*

41. Além disso, a modelagem contratual das novas concessões traz o conceito de ano-concessão do RCR2 e não da atual minuta. Senão vejamos a definição do Contrato de Concessão EDITAL Nº 04/2021 do Sistema Rodoviário BR- 381/262/MG/ES (Belo Horizonte/MG - Viana/ES):

1 Disposições Iniciais

1.1 Definições

1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:

(...)

(viii) **Ano de Concessão: cada um dos anos do Prazo da Concessão, contabilizados a partir da Data de Assunção.** *Grifo nosso*

42. Em arremate, a Lei Complementar nº 95/98 disciplina a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, além de estabelecer normas para a consolidação dos atos normativos, e seu art. 7º dispõe que:

Art. 7º O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios:

I - excetuadas as codificações, cada lei tratará de um único objeto;

II - a lei não conterá matéria estranha a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão;

III - o âmbito de aplicação da lei será estabelecido de forma tão específica quanto o possibilite o conhecimento técnico ou científico da área respectiva;

IV - **o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.** *Grifo nosso*

43. E para que não reste dúvida da aplicação da LC nº 95/98 a minuta do RCR4, o Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024, disciplina no seu art. 9º a edição de resoluções.

44. Desta feita, para se adequar à LC 95 e evitar qualquer confusão sobre o conceito do ano-concessão, **sugere-se a exclusão do conceito na minuta em análise, priorizando a uniformização.**

2.4.2 Capítulo II - Informações sobre a Concessão

b) Art. 3º, caput, II e III

45. Com o objetivo de melhoria da compreensão da norma, **sugere-se uma pequena alteração:**

Redação atual	Sugestão de redação
Art. 3º Deverão ser processadas em sistema informatizado indicado, pela ANTT, conforme disposto em ato específico, as informações relativas: (...) II - ao acompanhamento de obras obrigatórias; III - ao acompanhamento do escopo, dos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações previstas nos contratos de concessão; (...) §1º Estarão sujeitos ao dever de submissão de informações de que trata esta seção: (...) VI - os agentes de fiscalização da ANTT, sem prejuízo das informações que devem ser apresentadas pelos entes tratados nos Incisos II a V, na medida dos recursos disponíveis; e VII - qualquer pessoa que esteja obrigada por contrato ou pela regulação a apresentar informações para a ANTT referentes às concessões rodoviárias. §2º O verificador ou empresa de supervisão realizará inspeção sobre as obras obrigatórias e parâmetros de desempenho e produzirá informações para apoiar a fiscalização pela ANTT, conforme termo de referência de contratação, disposto em ato específico.	Art. 3º. A ANTT indicará o sistema informatizado no qual serão processadas as informações relativas: (...) II - ao acompanhamento da execução de obras obrigatórias; III - ao acompanhamento do cumprimento do escopo, dos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações previstas nos contratos de concessão; (...) §1º Sujeitam-se ao dever de submissão de informações de que trata esta seção: (...) VI - os agentes de fiscalização da ANTT, sem prejuízo das informações que devem ser apresentadas pelos entes tratados nos Incisos II a V, na medida dos recursos disponíveis ; e VII - qualquer pessoa que esteja obrigada por contrato ou por norma regulatória , a apresentar informações para a ANTT referentes às concessões rodoviárias. §2º O verificador ou empresa de supervisão realizará inspeção sobre as obras obrigatórias e parâmetros de desempenho e produzirá informações para apoiar a fiscalização pela ANTT, conforme termo de referência de contratação, disciplinado em ato específico.

c) Seção II – Informações e dados econômico- financeiros (arts. 4º e 5º)

46. Esta seção determina que as concessionárias de rodovias prestem informações e dados econômico-financeiros de maneira contínua. Tal obrigação já é realizada, nos termos da então vigente Resolução nº 2.945, de 13 de dezembro de 2007 (**Determina que as concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal e as**

concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros ou exploração da infraestrutura ferroviária **prestem informações trimestrais e anuais**, e dá outras providências).

47. O objetivo da presente minuta ora em análise é compilar normativos referente às concessões rodoviárias, o que é extremamente louvável. No entanto, não é salutar e traz insegurança jurídica a vigência de duas resoluções tratando exatamente do mesmo tema e com prazos e infrações distintas.

48. Dessa forma, **sugere-se a revogação parcial dos dispositivos da Resolução nº 2.945, de 13 de dezembro de 2007, na parte em que dispõe sobre as concessões rodoviárias**, restringindo-se a disciplina apenas às concessões ferroviárias, trazendo a segurança jurídica de ter apenas um normativo regulando o assunto.

d) Art. 4º

49. Para dar maior coesão e trazer clareza para o normativo, **propõe-se o seguinte ajuste**:

Redação atual	Sugestão de redação
Art. 4º. As informações econômico-financeiras das concessionárias deverão ser enviadas através de sistema informatizado indicado pela ANTT, conforme disposto em ato específico.	Art. 4º A ANTT indicará um sistema informatizado para o envio das informações econômico-financeiras das concessionárias.

e) Art. 5º

50. **O § 4º do art. 5º aparentemente está abarcado pelo art. 4º que afirma que as informações econômico-financeiras deverão ser enviadas por meio de sistema informatizado indicado pela ANTT, tornando-se desnecessário o § 4º. Assim, sugere-se a exclusão.**

51. Ademais, **opina-se por mudanças visando tornar o texto mais claro e organizado**:

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 5º As concessionárias deverão enviar à ANTT:</p> <p>(...)</p> <p>II - anualmente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa, contendo o Balanço Patrimonial (BP), a Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL), e quando a companhia tiver seu capital aberto, a Demonstração do Valor Adicionado (DVA), com as respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos.</p> <p>§1º A qualquer tempo poderá ser solicitado o envio dos documentos exigidos no inciso I com abertura até o último nível contábil, por centro de custos, unidade de negócio ou qualquer outra forma de registro que porventura venha a ser adotado pelas concessionárias, sendo resguardado o sigilo de tais informações nos termos da legislação específica.</p> <p>(...)</p> <p>§4º Os documentos especificados nos incisos I e II, bem como os relatórios auxiliares exigidos na forma do Manual de Contabilidade vigente, deverão ser enviados através do sistema informatizado indicado pela ANTT.</p> <p>§5º A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais que se fizerem necessários para realização da fiscalização econômico-financeira.</p>	<p>Art. 5º As concessionárias deverão enviar à ANTT:</p> <p>(...)</p> <p>II - Anualmente, os demonstrativos contábeis completos, contendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Balanço Patrimonial (BP), b) Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), c) Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), d) Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL), e e) Demonstração do Valor Adicionado (DVA), acompanhados das respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos, quando a companhia for de capital aberto. <p>§1º A qualquer tempo, poderá ser solicitado o envio dos documentos exigidos no inciso I com abertura até o último nível contábil, por centro de custos, unidade de negócio ou qualquer outra forma de registro adotada pelas concessionárias, garantindo-se o sigilo dessas informações conforme legislação específica.</p> <p>(...)</p> <p>§4º. Os documentos especificados nos incisos I e II, bem como os relatórios auxiliares exigidos na forma do Manual de Contabilidade vigente, deverão ser enviados através do sistema informatizado indicado pela ANTT.</p> <p>§4º A ANTT poderá solicitar, a qualquer momento, relatórios e informações adicionais que se fizerem necessários para realização da fiscalização econômico-financeira.</p>
--	--

2.4.3 Capítulo III – Planejamento

a) Seção I – planejamento quinquenal e anual de intervenções da concessionária (arts. 6º a 9º).

52. Esta seção I está totalmente disciplinada na seção I do capítulo I Resolução ANTT nº 6.000/2022 – RCR2, que traz obrigação para a concessionária de enviar os planejamentos quinquenal e anual, não fazendo sentido trazer a mesma disciplina para o RCR4.

53. Conforme disposto anteriormente, o art. 7º da LC nº 95/98 estabelece que o mesmo assunto não poderá ser regulado por mais de um normativo, exceto quando a norma subsequente tiver o propósito de complementar uma lei mais básica, vinculando-se a esta por meio de remissão explícita, o que claramente não é o caso.

54. De toda sorte, como os planejamentos estão afetos a obras e serviços da concessão, cujos dados devem ser fornecidos pelas concessionárias, acredita-se que o melhor posicionamento da matéria é no RCR2.

55. Assim, opina-se pela exclusão da seção I do capítulo III da minuta atualmente em análise e que eventuais ajustes que a área técnica entender necessários, que o façam nas alterações ao RCR2.

b) Art. 10, I e parágrafo único

56. Orienta-se por ajustes redacionais no presente artigo, cujo objetivo é clareza e fluidez.

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 10. (...)</p> <p>I - tratamento responsável, de acordo com o comportamento das concessionárias no atendimento às obrigações contratuais e regulatórias;</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo único. O tratamento fiscalizatório responsável a ser dispensado à concessionária será determinado pela classe a que pertence na classificação das concessionárias, vigente no momento da aprovação do respectivo plano anual de fiscalização, e vigorará a durante todo o ano-fiscalização.</p>	<p>Art. 10. (...)</p> <p>I - tratamento responsável, de acordo com o comportamento das concessionárias no cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias;</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo único. O tratamento fiscalizatório responsável será determinado pela classificação vigente de cada concessionária no momento da aprovação do plano anual de fiscalização e será mantido durante todo o ano-fiscalização.</p>
---	---

c) Art. 12

57. **Recomendam-se pequenas alterações na redação** para deixar a leitura mais fluida e coerente:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 12. O planejamento da fiscalização será composto pelos seguintes planos:</p> <p>(...)</p> <p>§2º Os planos de fiscalização deverão conter, pelo menos, os seguintes elementos:</p> <p>I - a fundamentação legal;</p> <p>II - a periodicidade de realização das ações de fiscalização, a duração do ciclo de fiscalização para cada classe de concessionária, admitida a distinção de acordo com a classificação das concessionárias;</p> <p>(...)</p>	<p>Art. 12. O planejamento da fiscalização será composto por:</p> <p>(...)</p> <p>§2º Os planos de fiscalização deverão conter, no mínimo, os seguintes elementos:</p> <p>I - a fundamentação legal;</p> <p>II - a periodicidade das ações de fiscalização e a duração do ciclo de fiscalização para cada classe de concessionária, admitida a distinção de acordo com a classificação das concessionárias;</p> <p>(...)</p>

2.4.4 Capítulo IV – Agente de fiscalização

a) Art. 13, § 2º

58. **Aconselha-se ajuste na redação para evitar confusões:**

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 13 As ações de fiscalização serão realizadas por agentes de fiscalização da ANTT ou de entidade pública delegada, quando celebrado instrumento convenial.</p> <p>(...)</p> <p>§2º A atuação dos agentes de fiscalização é respaldada pela lei, pelo contrato de concessão, pela regulação e normas técnicas, pelo plano anual de fiscalização e pelos manuais de procedimentos da ANTT.</p> <p>§3º O convênio que trata o <i>caput</i>:</p> <p>(...)</p> <p>II - terá como objetivo:</p> <p>(...)</p> <p>b) a coordenação de ações para melhoria da prestação de serviços públicos;</p> <p>III - poderá abranger a fiscalização de obras e parâmetros de desempenho;</p> <p>IV - deverá observar a legislação aplicável às concessões rodoviárias e de infraestrutura, as disposições dos contratos de concessão, normas e regulamentos da ANTT, bem como o cumprimento das competências e atribuições de cada entidade responsável; e</p> <p>(...)</p>	<p>Art. 13 Art. 9º As ações de fiscalização serão realizadas por agentes de fiscalização da ANTT ou de entidade pública delegada, quando celebrado instrumento convenial.</p> <p>(...)</p> <p>§2º A atuação dos agentes de fiscalização se baseia na lei, no contrato de concessão, nas normas técnicas, na regulação, no plano anual de fiscalização e nos manuais de procedimentos da ANTT.</p> <p>§ 3º A delegação de atividades de fiscalização se dará por convênio, o qual:</p> <p>(...)</p> <p>II - terá como objetivos:</p> <p>(...)</p> <p>b) coordenar ações para melhoria da prestação de serviços públicos;</p> <p>III – poderá abranger a fiscalização de obras e dos parâmetros de desempenho;</p> <p>IV – observará a legislação aplicável às concessões rodoviárias e de infraestrutura, as disposições dos contratos de concessão, normas e regulamentos da ANTT, bem como as competências e atribuições de cada entidade responsável; e</p> <p>(...)</p>

2.4.5 Capítulo V – Execução da fiscalização

a) Seção I – Disposições gerais (arts. 14 a 16)

59. O alerta de potencial descumprimento de obrigação contratual é tratado na presente minuta como medida preventiva, de acordo com o art. 45. No entanto, ele se encaixa com maior propriedade na realização da ação de fiscalização, seja em segundo nível ou em terceiro nível.

60. O alerta é essencialmente a documentação pela agência reguladora da execução contratual e das eventuais dificuldades identificadas nas concessões. Esses relatórios, que analisam a concessão, são extremamente importantes tanto para instrução processual na aplicação de penalidade quanto para o acompanhamento gerencial da agência reguladora.

61. Observa-se, portanto, que o alerta de potencial descumprimento de obrigação contratual não é uma medida destinada a prevenir condutas dos parceiros privados, mas sim um instrumento de acompanhamento contratual para gestão da ANTT. Apesar disso, considera-se benéfica a notificação da concessionária, não para a correção, já que não há descumprimento efetivo, mas para informá-la sobre a percepção da fiscalização em relação ao cumprimento contratual.

62. Assim, é recomendável que o alerta de potencial descumprimento de obrigação contratual seja trazido para o capítulo da fiscalização, por estar mais aderente ao seu objetivo.

63. Além desse deslocamento estratégico, aponta-se mudanças na redação para melhorar a leitura:

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

	<p>Art. 14. A ANTT acompanhará a execução do contrato de concessão por meio de ações de fiscalização, que incluirão:</p> <p>Art. 14. O acompanhamento da execução do contrato de concessão será realizado pela ANTT mediante ações de fiscalização:</p> <p>I - de infraestrutura e serviços, abrangendo obras obrigatórias e parâmetros de desempenho; e</p> <p>II - econômico-financeira.</p> <p>Parágrafo único. As obrigações contratuais e regulatórias não contempladas nas ações de fiscalização previstas nos incisos I e II serão fiscalizadas por meio de ação de fiscalização extraordinária e o seu descumprimento eventualmente verificado ensejará na aplicação de penalidades e demais instrumentos previstos no contrato ou em regulamentação.</p> <p>Art. 15. (...)</p> <p>II - fiscalização em segundo nível: solicitação e análise de esclarecimentos ou informações complementares sobre a inconformidade observada no primeiro nível e adoção das medidas previstas nesta resolução; e</p> <p>(...)</p> <p>Art. 16. A concessionária deverá adotar as providências para execução do contrato de concessão, independentemente da realização da fiscalização pela ANTT.</p> <p>§1º A realização da fiscalização ou a aplicação de penalidade não afasta o dever da concessionária de sanear as inconformidades identificadas.</p> <p>§2º A concessionária deverá comprovar o saneamento de inconformidades mediante apresentação de documento e, se pertinente, registro de imagem.</p> <p>§3º O disposto no § 2º aplica-se no atendimento a termo de registro de ocorrência, na suspensão da contagem de multa moratória e em qualquer mecanismo regulatório que exija demonstração de saneamento de inconformidades.</p> <p>§4º O agente de fiscalização deverá tomar medida preventiva ou sancionatória, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.</p> <p>§5º As medidas apresentadas no §4º serão aplicadas após ação de fiscalização em segundo ou terceiro níveis ou extraordinária.</p>	<p>Art. 14. A ANTT acompanhará a execução do contrato de concessão por meio de ações de fiscalização, que incluirão:</p> <p>I - fiscalização de infraestrutura e serviços, abrangendo obras obrigatórias e parâmetros de desempenho; e</p> <p>II - fiscalização econômico-financeira.</p> <p>Parágrafo único. As obrigações contratuais e regulatórias não contempladas pelas ações de fiscalização previstas nos incisos I e II serão objeto de fiscalização extraordinária.</p> <p>Art. 15. (...)</p> <p>II - fiscalização em segundo nível: solicitação e análise de esclarecimentos ou informações complementares sobre os descumprimentos de obrigações contratuais identificados no primeiro nível, além da adoção das medidas previstas nesta resolução; e</p> <p>(...)</p> <p>Art. 16. A qualquer momento, se houver indícios de que uma obrigação contratual ou regulatória pode não ser cumprida quanto ao prazo, escopo, parâmetros técnicos ou de desempenho, o agente de fiscalização deverá emitir um alerta de potencial descumprimento de obrigação contratual à concessionária e documentar o fato para gestão contratual.</p> <p>Art. 17. A concessionária deverá adotar todas as providências necessárias para a execução do contrato de concessão, independentemente da realização de fiscalização pela ANTT.</p> <p>§1º A fiscalização, resultando ou não na aplicação de penalidades, não exime a concessionária da obrigação de corrigir os descumprimentos contratuais identificados.</p> <p>§2º A concessionária deverá comprovar a correção dos descumprimentos de obrigações contratuais mediante apresentação de documentos e, sempre que possível, registros de imagem, aplicando-se essa exigência ao atendimento de termo de registro de ocorrência, à suspensão da contagem de multa moratória e a qualquer outro mecanismo regulatório que requeira tal comprovação.</p> <p>§3º Caso a concessionária não comprove a correção dos descumprimentos de obrigações contratuais no prazo concedido, o agente de fiscalização deverá adotar ação educativa ou medida sancionatória, de acordo com sua classificação.</p> <p>§5º As medidas apresentadas no §4º serão aplicadas após ação de fiscalização em segundo ou terceiro níveis ou extraordinária.</p>
--	--	--

b) Arts. 17 e 18

64. Para garantir a melhor compreensão do texto, **propõe a seguinte mudança:**

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 17. A ação de fiscalização em primeiro nível pressupõe:</p> <p>(...)</p>	<p>Art. 17. A ação de fiscalização em primeiro nível compreende:</p> <p>(...)</p>
<p>III - elaboração de manifestações técnicas sobre os itens listados no Inciso I.</p>	<p>III - elaboração de manifestações técnicas sobre os itens mentinados no inciso I.</p>
<p>§1º Os dados e as informações que comporão o primeiro nível de fiscalização são aqueles produzidos pelos agentes listados no §1º do art. 3º, sem prejuízo de outros acessados pela ANTT.</p>	<p>§1º O primeiro nível de fiscalização será baseado na análise dos dados e informações produzidos pelos agentes listados no §1º do art. 3º, sem prejuízo de outros que possam ser acessados pela ANTT.</p>
<p>§2º A coleta de dados e informações deverá se dar durante todo o ano concessão, em caráter abrangente ou de forma restrita, conforme planejamento.</p>	<p>§2º A coleta de dados e informações deverá ocorrer durante todo o ano concessão, em caráter abrangente ou de forma restrita, conforme o planejamento estabelecido.</p>
<p>§3º Extraordinariamente poderão ser coletados dados e informações para atender demandas específicas da Superintendência competente.</p>	<p>§3º A Superintendência competente poderá coletar dados e informações adicionais para atender a demandas específicas.</p>
<p>§4º Os dados e as informações coletados serão avaliados e classificados de acordo com critérios de significância, representatividade, criticidade e classe das concessionárias, conforme ato específico.</p>	<p>§4º Os dados e informações coletados serão avaliados e classificados com base em critérios de significância, representatividade, criticidade e classe das concessionárias, definidos em ato específico.</p>
<p>Art. 18. Após classificação dos dados será feita análise dos achados e elaboração das manifestações técnicas.</p>	<p>Art. 18. Após classificação dos dados, será realizada a análise dos achados e a elaboração das manifestações técnicas.</p>
<p>§1º Caso as manifestações técnicas concluam pela conformidade da execução da obra obrigatória, parâmetro de desempenho ou regularidade econômico-financeira os processos administrativos serão arquivados, conforme decisão.</p>	<p>§1º Se as manifestações técnicas indicarem conformidade na execução das obras obrigatórias, dos parâmetros de desempenho ou a regularidade econômico-financeira, as obrigações serão consideradas cumpridas e os processos administrativos serão arquivados.</p>
<p>§2º Em caso de indícios de inconformidade ou necessidade de obtenção de informações complementares, o processo administrativo dará prosseguimento à fiscalização em segundo nível.</p>	<p>§2º Em caso de indícios de inconformidade ou necessidade de obtenção de informações complementares, o processo administrativo dará prosseguimento à fiscalização em segundo nível.</p>

c) *Fiscalização em Segundo Nível - Art. 19*

65. Uma medida preventiva é uma ação ou conjunto de ações tomadas antecipadamente para evitar ou minimizar a ocorrência de um evento indesejado ou prejudicial. O objetivo das medidas preventivas é reduzir o risco de problemas futuros.

66. A leitura do art. 19, que trata da fiscalização em segundo nível, revela que se trata de um instrumento similar a uma medida preventiva. Isso ocorre porque, na fiscalização de primeiro nível, já foram identificados indícios de possível descumprimento de obrigação contratual, e agora é necessário obter informações complementares para concluir se houve ou não tal descumprimento.

67. Isso é evidenciado pela análise da documentação, cuja conclusão pode determinar a suficiência ou insuficiência dos esclarecimentos prestados, resultando na decisão de arquivar o processo administrativo ou prosseguir com a aplicação de penalidade.

68. No entanto, para aumentar a efetividade da fiscalização em segundo nível, **propõe-se mudanças no texto para que essa fase da fiscalização não se limite a verificar a suficiência dos esclarecimentos prestados, mas também funcione como um mecanismo decisivo para a correção imediata dos descumprimentos.**

69. Explico. A ausência de uma exigência de correção pode desincentivar a concessionária a cumprir os compromissos com o Poder Público, já que a redação atual não prevê consequências claras para as evidências de descumprimento identificadas na ação de fiscalização. Em vez disso, o texto possibilita a aplicação de medidas preventivas, que se resumem a conceder prazos adicionais para a correção, o que não é eficiente na perspectiva da regulação responsiva.

70. A regulação responsiva é um modelo que se baseia na ideia de que a eficácia regulatória depende da capacidade dos reguladores de se adaptar e responder de forma flexível às realidades do mercado e ao comportamento dos regulados^[11].

71. A responsividade possui alguns pressupostos, dentre eles, a cooperação mútua entre os parceiros na solução de problemas; abordagens escalonadas na aplicação de penalidades; resposta regulatória proporcional ao nível de risco ou violação; e o incentivo ao cumprimento das normas.

72. É importante reconhecer que a regulação responsiva foi inicialmente concebida para ambientes de mercado dinâmicos e competitivos. No entanto, isso não impede sua aplicação em ambientes de monopólio natural, embora o contexto de monopólio natural apresente desafios específicos que podem exigir adaptações no modelo de regulação responsiva^[12].

73. A ausência de competição direta significa que as abordagens regulatórias precisam focar na gestão e supervisão da empresa monopolista para garantir serviços de qualidade e preços justos, priorizando em flexibilidade, diálogo, e um sistema de intervenções proporcionais e graduais. Os Regulamentos de Concessões Rodoviárias propõem exatamente essa abordagem, o que é uma iniciativa louvável, mas que requer cautelas.

74. Nesse contexto, propõe-se o deslocamento da ação educativa como uma fase avançada da fiscalização em segundo nível, já que a orientação eventualmente proposta é decorrência da ação fiscalizatória.

75. A ação educativa é um instrumento responsável precioso para promover a orientação da concessionária, mas deve ser usado em situações específicas, sob pena de se transformar apenas em instrumento para concessão de prazo adicional.

76. Esse procedimento não pode ser banalizado e instaurado a toda e qualquer inexecução de obrigação contratual, especialmente considerando que já foram realizadas duas fases de fiscalização – primeiro nível e segundo nível – ambas com prazos para correção. Em outras palavras, uma nova oportunidade com o início da ação educativa só se justifica em casos específicos onde não foi possível a correção e onde a lavratura do auto de infração, com a aplicação da penalidade correspondente, não traz ganhos reais à concessão rodoviária.

77. Abrir possibilidade para aplicar nova medida preventiva esvazia a finalidade da ação educativa. Como dito anteriormente e disposto no art. 47, o inadimplemento da obrigação já foi constatado nas fiscalizações em primeiro nível e segundo nível, com concessão de prazo para a correção. Portanto, proporcionar novos prazos para correção vai de encontro ao art. 4º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 – Lei Geral das Agências Reguladoras -, que determina:

Art. 4º A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a **devida adequação entre meios e fins**, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao **atendimento do interesse público**. *Grifo nosso*

78. Desta feita, sugere-se modificações na ação educativa para que seja aplicada quando, após o prazo estabelecido para a correção de múltiplos descumprimentos de obrigações contratuais identificados, a concessionária tiver corrigido a maioria dos problemas, mas não todos, por motivos que devem ser justificados pelo agente de fiscalização. Nesse cenário, não se mostra razoável, ao menos *a priori*, lavrar o auto de infração e aplicar a penalidade correspondente. Em vez disso, instituir força-tarefa para promover a correção pendente, por meio da elaboração e implementação de um plano de ação específico.

79. Portanto, uma fiscalização que não imponha consequências efetivas ao fiscalizado resulta em altos custos regulatórios para a Agência, sem trazer benefícios para a prestação adequada do serviço público.

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 19. A ação de fiscalização em segundo nível ocorrerá em caso de evidências de inconformidade ou necessidade de obtenção de informações complementares observadas na ação de fiscalização em primeiro nível.</p> <p>§1º Em vistas do disposto no caput, o agente de fiscalização solicitará esclarecimentos ou informações complementares à concessionária.</p> <p>§2º A concessionária poderá estar sujeita a medidas preventivas se:</p> <p>I - seus esclarecimentos ou informações complementares forem reputados insuficientes ou incapazes de afastar a inconformidade ou a responsabilidade da concessionária;</p> <p>II - prestar esclarecimentos ou informações complementares fora do prazo; ou</p> <p>III - deixar de prestar os esclarecimentos ou informações complementares.</p> <p>§3º O agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.</p> <p>§4º O processo administrativo deverá ser arquivado em relação às inconformidades corrigidas em segundo nível.</p>	<p>Art. 19. A ação de fiscalização em segundo nível será realizada quando houver indícios de descumprimento de obrigação contratual ou necessidade de obtenção de informações complementares observadas na ação de fiscalização em primeiro nível.</p> <p>§ 1º O agente de fiscalização solicitará esclarecimentos ou informações complementares à concessionária e poderá determinar a correção do descumprimento da obrigação contratual identificada em primeiro nível.</p> <p>§2º Se os esclarecimentos ou informações complementares forem insuficientes para afastar o descumprimento de obrigação contratual, e se a inexecução não se enquadrar em nenhuma das hipóteses para ação de fiscalização em terceiro nível, o agente de fiscalização deverá lavrar o auto de infração e aplicar a penalidade correspondente, salvo na hipótese de aplicação da ação educativa.</p> <p>§3º Comprovada a correção do descumprimento de obrigação contratual por meio de ato específico, o processo será arquivado.</p> <p>Art. 20. A ação educativa deverá ser aplicada quando presentes cumulativamente os seguintes requisitos:</p> <p>I - descumprimentos das obrigações contratuais apontados e não corrigidos na ação de fiscalização em segundo nível;</p> <p>II - relatório fundamentado que caracterize as dificuldades para a correção e evidências de que a solução é complexa ou requer mais tempo para a correção completa; e</p> <p>III- a inexecução da obrigação contratual não traz risco grave ao usuário e à segurança viária.</p> <p>§1º A ação educativa terá início com a apresentação, de um plano de correção, pela concessionária, para as inexecuções identificadas e não corrigidas, no prazo máximo de 15 dias a partir da notificação para participar da ação educativa, devendo detalhar as providências a serem adotadas e os prazos para a correção.</p> <p>§ 2º Caso a concessionária não apresente o plano de correção no prazo estabelecido ou não seja aprovado pela ANTT, será lavrado o auto de infração e aplicada a penalidade correspondente.</p> <p>§3º Após o término dos prazos para saneamento estabelecidos no plano de correção, poderá ser realizada uma ação de fiscalização de terceiro nível para verificar as correções <i>in loco</i>.</p> <p>§4º Caso o descumprimento da obrigação contratual persista após a ação de fiscalização de terceiro nível, será lavrado o auto de infração e aplicada a penalidade correspondente.</p>
--	---

d) Arts. 20 e 21

80. Ao tratar sobre ação de fiscalização em terceiro nível, optou-se por alocar essa oportunidade para a fase final do ciclo de avaliação. Sabe-se que o plano anual cuidará de tratar sobre ela. O que nos parece merecer melhor fundamentação é a razão pela qual admite a sua realização em período posterior, quando já encerrado aquele determinado ciclo de fiscalização.

81. De toda sorte, na redação que ora propomos, tal detalhamento deve ser objeto do plano de fiscalização; lá deverá estar disposto como deve se dar a fiscalização e que tipo de atividade se dará naquele determinado ciclo.

82. Ainda no que se refere à fiscalização de terceiro nível, preocupa-nos a redação que impõe à ANTT o ônus de avisar, com determinada antecedência, as datas e o escopo da ação de fiscalização. Tal postura não nos parece condizente com o dever legal de fiscalização que recai sobre a ANTT e, por essa razão, sugerimos a exclusão daquela previsão.

83. Outro ponto que merece atenção é: cogita-se que “A critério da Superintendência competente, a ação de fiscalização em terceiro nível referente a parâmetro de desempenho poderá ser dispensada para concessionárias de classe A ou B”

84. Contudo, preocupa-nos afastar a fiscalização de terceiro nível na hipótese em que o parâmetro é aferido exclusivamente em verificação *in loco*, visual. Por essa razão, pareceu-nos um tanto abstrato atribuir “**a critério da superintendência**” a possibilidade de deixar de fiscalizar sem que outro dispositivo tenha estabelecido mecanismo alternativo para tanto.

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 20. A ação de fiscalização em terceiro nível será executada para:</p> <p>I - averiguação de elementos somente passíveis de verificação em campo;</p> <p>II - vistoria de obras obrigatórias, após o término do ciclo de fiscalização; e</p> <p>III - recebimento de obras obrigatórias, após a concessionária informar o seu término, nos termos da resolução específica.</p> <p>§1º Excepcionalmente o plano anual de fiscalização poderá prever ações de fiscalização em terceiro nível para verificação da fidedignidade das informações obtidas nas ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis, de forma amostral.</p> <p>§2º A fiscalização dos elementos somente passíveis de verificação em campo, independem da realização prévia de ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis, mas deverá constar do plano anual de fiscalização.</p> <p>Art. 21. A ação de fiscalização em terceiro nível ocorrerá conforme plano anual de fiscalização, preferencialmente ao final do ciclo de fiscalização, ou em até trinta dias após o seu término.</p> <p>§1º A critério da Superintendência competente, a ação de fiscalização em terceiro nível referente a parâmetro de desempenho poderá ser dispensada para concessionárias de classe A ou B.</p> <p>§2º A concessionária deverá ser informada, com pelo menos dez dias de antecedência, quanto às possíveis datas e ao escopo da ação de fiscalização em terceiro nível.</p> <p>(...)</p> <p>§4º O agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade.</p> <p>§5º A constatação de eventual inconformidade não contemplada no aviso prévio tratado no <i>caput</i> não implicará nulidade da ação de fiscalização e dos instrumentos regulatórios adotados pelo agente de fiscalização.</p>	<p>Art. 20. A ação de fiscalização em terceiro nível será realizada para:</p> <p>I - averigar elementos que só podem ser verificados em campo;</p> <p>II - inspecionar obras obrigatórias, após o término do ciclo de fiscalização.</p> <p>§1º Excepcionalmente, o plano anual de fiscalização poderá incluir ações de fiscalização em terceiro nível para verificar amostralmente as informações obtidas nos primeiros níveis de fiscalização.</p> <p>§2º A fiscalização de elementos que só podem ser verificados em campo não depende da realização prévia de ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis; mas deverá constar no plano anual de fiscalização.</p> <p>Art. 21. A ação de fiscalização em terceiro nível ocorrerá conforme plano anual de fiscalização.</p> <p>§1º Após a ação de fiscalização em terceiro nível será emitida manifestação técnica, conforme o escopo da fiscalização.</p> <p>§2º Caso constatado descumprimento de obrigação contratual, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme o caso.</p>
---	--

e) Art. 22

85. A mesma lógica explica os motivos pelos quais propusemos a exclusão da expressão “de forma fundamentada e mediante aviso prévio” do art. 20. O fundamento da atuação da ANTT decorre de seu múnus legal, e não depende, de forma alguma, de aceite, ou prévio conhecimento da concessionária para tanto.

86. Afastar essa expressão não significa que a fiscalização se dará de forma indevida ou arbitrária; não fica prejudicada, assim, a postura educativa, num primeiro momento, que se espera da fiscalização. A norma foi capaz, em outros dispositivos, de condicionar a punição efetiva à prévia oportunidade de correção do descumprimento pela concessionária, de forma coerente aos propósitos de uma regulação responsável.

87. Linhado ao exposto nos capítulos dedicados à fiscalização ordinária, propõem-se alterações para melhorar a fluidez da leitura e garantir a efetividade necessária na fiscalização extraordinária. O objetivo é que o procedimento estimule a correção de qualquer descumprimento de obrigação contratual.

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 22. A qualquer tempo, a ANTT poderá, de forma fundamentada e mediante aviso prévio, realizar fiscalização extraordinária quando identificados indícios de inconformidades que causem impactos imediatos aos usuários, nas áreas de infraestrutura, serviços ou econômico-financeira.</p> <p>§1º A fiscalização extraordinária poderá se dar por:</p> <p>(...)</p> <p>§2º A fiscalização extraordinária poderá resultar em ação de fiscalização sob qualquer forma de inspeção válida, sobre qualquer fonte de dado ou informação que se façam necessárias para apuração do evento ou conduta que lhe deu causa.</p> <p>§3º É necessária a submissão e o processamento das informações coletadas para fins de fiscalização extraordinária em sistema indicado pela ANTT, nos termos do Capítulo I, resguardados os casos sigilosos, nos termos da legislação específica.</p> <p>(...)</p> <p>§5º O agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme a classificação da concessionária, se esta não demonstrar saneamento da inconformidade identificada em ação de fiscalização extraordinária.</p> <p>§6º A constatação de eventual inconformidade não contemplada no aviso prévio tratado no <i>caput</i> não implicará nulidade da ação de fiscalização e dos instrumentos regulatórios adotados pelo agente de fiscalização.</p>	<p>Art. 22. A ANTT poderá, a qualquer tempo, realizar fiscalizações extraordinárias, quando forem identificados indícios de descumprimento de obrigação contratual que cause impactos imediatos aos usuários nas áreas de infraestrutura, serviços ou econômico-financeira.</p> <p>§1º A fiscalização extraordinária poderá ser realizada por meio de:</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º A fiscalização extraordinária poderá utilizar qualquer forma válida de inspeção e qualquer fonte de dados ou informações necessárias para apurar o evento ou conduta que a motivou.</p> <p>§3º As informações coletadas para fins de fiscalização extraordinária devem ser submetidas e processadas no sistema indicado pela ANTT, nos termos do Capítulo I, resguardando-se os casos sigilosos dispostos na legislação específica.</p> <p>(...)</p> <p>§ 5º Caso constatado um descumprimento de obrigação contratual, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme o caso.</p>
--	---

f) Arts. 23 a 29

88. No que tange a fiscalização de obras obrigatórias, vislumbra-se a possibilidade de um eventual descasamento entre a fiscalização de obra obrigatória, que observa o ano-concessão, da fiscalização que seguirá o ano civil, como previsto no art. 1º da norma.

89. A nós não ficou claro se de fato são procedimentos de fiscalização autônomos e independentes, ou se haverá alguma interdependência entre eles. Não ficou suficientemente esclarecido na norma como se dará a “convivência” entre dois modelos de fiscalização: uma levando em conta o ano civil e outra considerando o ano concessão. É preciso que a norma compatibilize as duas figuras. Ou que estabeleça como se dará a compatibilização entre eles.

90. Em mais de uma oportunidade, a norma aborda aspectos sobre caducidade, a exemplo do §3 do art. 25.

91. Contudo, não nos parece esse o momento adequado para disciplinar isso. Primeiro porque ainda vige resolução que trata especificamente sobre caducidade, e segundo porque o RCR5 se debruçará, muito em breve, nessa mesma discussão. Para evitar confusões interpretativas, sugerimos excluir do RCR4 tais dispositivos que tratam de caducidade.

92. No mesmo sentido de construir um texto coeso e fluido e trazer a efetividade ao instituto, aponta-se sugestões na redação:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 23. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada pela unidade competente e terá por finalidade o acompanhamento do avanço físico das obras obrigatórias previstas para o respectivo período.</p>	
<p>Art. 24. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada em ciclos anuais, coincidentes com o ano concessão, e será implementada pela comparação da execução anual verificada e o escopo e</p>	

<p>cronograma das obrigações previstas no contrato de concessão.</p> <p>(...)</p> <p>§2º Sem prejuízo das penalidades e demais mecanismos regulatórios cabíveis, a existência de infração relativa à obra obrigatória não obsta a sua liberação ao tráfego e fruição pelos usuários, quando houver ausência de risco significante à segurança viária.</p> <p>Art. 25. (...)</p> <p>§1º A manifestação técnica sobre a execução anual de obras obrigatórias será emitida pelo agente de fiscalização em até sessenta dias após a expedição do último informe mensal do verificador sobre obras obrigatórias relativo ao ano-concessão.</p> <p>(...)</p> <p>§3º Para fins do disposto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995, a lavratura da manifestação técnica de que trata o <i>caput</i> implica concessão de prazo até o término do ano concessão subsequente, e sucessivamente, se determinado pela ANTT, para que a concessionária execute as obras obrigatórias inexequidas, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios.</p> <p>Art. 26. Durante o ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, o agente de fiscalização realizará, pelo menos, uma ação de fiscalização em primeiro nível.</p> <p>(...)</p> <p>§2º O plano anual de fiscalização poderá prever a realização de mais de uma ação de fiscalização de terceiro nível, em cada ciclo de fiscalização de obras obrigatórias caracterizadas pela complexidade da solução de engenharia ou de relevante repercussão social.</p> <p>Art. 27. À concessionária será dada ciência a respeito da manifestação técnica de que trata o art. 25 e dos documentos que subsidiaram a sua elaboração, sendo facultada sua manifestação, caso se identifique a necessidade de ação de fiscalização em segundo nível.</p> <p>§1º A manifestação da concessionária deverá ocorrer no prazo de quinze dias, prorrogável uma única vez por igual período.</p> <p>§2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do § 1º e elaborará, caso necessário, manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente a adoção de medidas preventivas, no prazo de quinze dias.</p> <p>§3º Considerando o apurado que não puder ser corrigido com medidas preventivas, será realizada fiscalização em terceiro nível.</p> <p>Art. 28. (...)</p>	<p>Art. 23. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada pela unidade competente, com o objetivo de acompanhar o avanço físico das obras previstas para o período correspondente.</p> <p>Art. 24. A fiscalização de obras obrigatórias será realizada em ciclos anuais, coincidentes com o ano-concessão, e será baseada na comparação entre a execução anual verificada e o escopo e cronograma das obrigações previstas no contrato de concessão.</p> <p>(...)</p> <p>§2º Sem prejuízo das penalidades e demais mecanismos regulatórios aplicáveis, a ocorrência de inexecuções relacionadas à obra obrigatória não impede sua liberação para tráfego e fruição pelos usuários, desde que não haja risco significativo à segurança viária.</p> <p>Art. 25. (...)</p> <p>§1º A manifestação técnica sobre a execução anual das obras obrigatórias deverá ser elaborada em até sessenta dias após o último informe mensal do verificador.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 26. Durante o ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização em primeiro nível.</p> <p>(...)</p> <p>§2º O plano anual de fiscalização poderá prever a realização de múltiplas ações de fiscalização em terceiro nível durante cada ciclo de fiscalização de obras obrigatórias, especialmente quando estas apresentarem complexidade na solução de engenharia ou de relevante repercussão social.</p> <p>Art. 27. A concessionária será informada sobre a manifestação técnica referida no art. 25 e os documentos que a fundamentam, e terá a oportunidade de se manifestar.</p> <p>§1º A concessionária poderá apresentar sua manifestação no prazo de quinze dias, prorrogável uma única vez por igual período, ou alternativamente, comprovar a correção do descumprimento de obrigação contratual identificado.</p> <p>§ 2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e, se necessário, elaborará uma manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente a adoção das medidas cabíveis.</p> <p>Art. 28. (...)</p>
--	---

<p>§1º Na fiscalização de obras obrigatórias, não serão lavrados:</p> <p>I – termo de registro de ocorrência; e</p> <p>II – auto de infração para aplicação de multa específica, , exceto se constatada também a ocorrência de infração de outra natureza passível de aplicação de multa específica, na forma do Anexo III.</p> <p>§2º As informações de que tratam os arts. 25 e 27 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, sem prejuízo da aplicação do Fator D, quando for o caso.</p> <p>(...)</p> <p>§4º O disposto nos §§ 2º e 3º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.</p> <p>Art. 29. Após ação de fiscalização em terceiro nível para recebimento de obras obrigatórias, será lavrado termo de encerramento de obra, pela unidade competente, nos termos da resolução específica.</p>	<p>§1º Na fiscalização de obras obrigatórias, não serão lavrados:</p> <p>I – termo de registro de ocorrência; e</p> <p>II – auto de infração para aplicação de multa específica.</p> <p>Art. 29. Após o recebimento de obra obrigatória, a unidade competente lavrará um termo de encerramento de obra, conforme disciplinado em ato específico.</p>
---	--

g) Arts. 30 a 35

93. Em relação à fiscalização de parâmetros de desempenho, para além da sugestão de redação feita, é importante que a SUROD esclareça que são esses “responsáveis” a que se refere o §3º do art. 32.

94. Do que compreendemos da norma, há uma preocupação em separar a aferição dos parâmetros de conservação (sujeitos ao TRO e eventualmente multa específica) dos parâmetros de manutenção (cujo descumprimento é causa de aplicação de multa moratória).

95. Em sendo de fato essa a intenção da norma, chamamos a atenção para o art. 35 que arrola a **multa específica** como medida adequada a incidir na hipótese de descumprimento de parâmetros de desempenho, indiscriminadamente. Ou seja, no caput não restam diferenciadas as duas figuras, se manutenção ou conservação.

96. Isso se repete ao longo da norma, motivo pelo qual recomendamos a revisão de seu teor para que fique o mais claro possível a distinção entre o que é considerado parâmetro de conservação em distinção aos de manutenção.

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 30. A fiscalização de parâmetros de desempenho será realizada pela unidade competente e terá por finalidade o acompanhamento do atendimento aos parâmetros de desempenho definidos em contrato:</p> <p>I - de manutenção da infraestrutura;</p> <p>II - de conservação da infraestrutura; e</p> <p>III - dos serviços operacionais.</p>	
<p>Art. 31. A fiscalização de parâmetros de desempenho será implementada pela comparação entre o estado da infraestrutura e dos serviços observados, com as obrigações exigidas pelo contrato de concessão e pelo Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p>	<p>Art. 30. A fiscalização dos parâmetros de desempenho será realizada com o objetivo de aferir o cumprimento dos parâmetros de desempenho definidos em contrato e em regulamento, que incluem:</p> <p>I - parâmetros de manutenção da infraestrutura;</p> <p>II - parâmetros de conservação da infraestrutura; e</p> <p>III - serviços operacionais.</p>
<p>Art. 32. No primeiro nível de fiscalização serão considerados:</p> <p>I - os informes anuais de manutenção da infraestrutura, emitidos em até sessenta dias após o término do ano-concessão, para elaboração da manifestação técnica anual; e</p> <p>II - os informes periódicos de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais, para elaboração das demais manifestações técnicas.</p>	<p>Art. 31. A fiscalização dos parâmetros de desempenho será realizada mediante a comparação entre o estado da infraestrutura e dos serviços observados e as obrigações estipuladas no contrato de concessão, bem como no Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p>

<p>§1º A manifestação técnica sobre parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura será emitida pelo agente de fiscalização em até sessenta dias após a expedição do relatório anual do verificador sobre os parâmetros de desempenho.</p>	<p>Art. 32. No primeiro nível de fiscalização serão considerados:</p> <p>I - os informes anuais de manutenção da infraestrutura; e</p> <p>II - os informes periódicos de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais.</p>
<p>§2º A manifestação técnica de que trata o §1º conterá o percentual de execução e de inexecução dos parâmetros de desempenho exigíveis no respectivo ano-concessão.</p>	<p>§ 1º O agente de fiscalização elaborará manifestação técnica referente aos parâmetros de manutenção da infraestrutura, com os percentuais de execução e inexecução dos parâmetros de desempenho exigíveis no respectivo ano-concessão, em até sessenta dias após o relatório anual do verificador.</p>
<p>§3º A manifestação técnica sobre parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais será emitida pelo agente de fiscalização em até trinta dias após apresentação dos dados e informações pelos responsáveis.</p>	<p>§ 2º O agente de fiscalização elaborará manifestação técnica sobre os parâmetros de conservação da infraestrutura e os serviços operacionais em até trinta dias após a apresentação dos dados e informações pelos responsáveis.</p>
<p>§4º Para fins do disposto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a lavratura da manifestação técnica sobre a execução anual dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura implica na concessão de prazo até o término do ano-concessão subsequente, e sucessivamente, se determinado pela ANTT, para que a concessionária atenda aos parâmetros de desempenho inexecutados, sem prejuízo da aplicação de penalidades e outros instrumentos regulatórios.</p>	<p>Art. 33. Durante o ciclo de fiscalização de parâmetros de desempenho, o agente de fiscalização realizará anualmente, ao menos, uma ação de fiscalização de primeiro nível, de manutenção e de conservação de infraestrutura e dos serviços operacionais.</p>
<p>Art. 33. Durante o ciclo de fiscalização de parâmetros de desempenho, o agente de fiscalização realizará anualmente, ao menos, uma ação de fiscalização de primeiro nível, de manutenção e de conservação de infraestrutura e dos serviços operacionais.</p>	<p>Art. 34. A concessionária será informada sobre as manifestações técnicas previstas no art. 32 e os documentos que fundamentaram sua elaboração, e poderá apresentar sua manifestação no prazo improrrogável de quinze dias ou, alternativamente, comprovar a correção do descumprimento de obrigação contratual identificado.</p>
<p>Art. 34. À concessionária será dada ciência a respeito das manifestações técnicas de que trata o art. 32 e dos documentos que subsidiaram a sua elaboração, caso se identifique a necessidade de ação de fiscalização em segundo nível.</p>	<p>Parágrafo único. A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e, se necessário, elaborará uma manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente as medidas cabíveis.</p>
<p>§1º A manifestação da concessionária deverá ocorrer no prazo improrrogável de quinze dias.</p>	<p>Art. 35 (...)</p> <p>I – ação educativa;</p> <p>II – termo de registro de ocorrência, para os parâmetros de conservação da infraestrutura;</p> <p>III – aviso de não conformidade, para os serviços operacionais; e</p> <p>(...)</p>
<p>§2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §1º e aplicará as medidas tratadas no art. 19, se necessário.</p>	<p>§1º As informações de que tratam os incisos I e II do art. 32 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>
<p>§3º Considerando o apurado que não puder ser corrigido com medidas preventivas, será realizada fiscalização em terceiro nível.</p>	<p>§2º O disposto no §1º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.</p>
<p>Art. 35. (...)</p> <p>III – aviso de não conformidade, para os parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura e de serviços operacionais; e</p> <p>IV – auto de infração para aplicação de multa específica.</p>	<p>§1º As informações de que tratam os incisos I e II do art. 32 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>
<p>§1º As informações de que tratam os incisos I e II do art. 32 serão consideradas em revisão para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>	<p>§2º O disposto no §1º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.</p>
<p>§2º O disposto no §1º aplica-se independentemente das medidas preventivas ou sancionatórias adotadas.</p>	

h) Arts. 36 a 42

97. Na mesma linha de raciocínio de ter um texto que não gere dúvidas na sua aplicação, **recomenda-se as seguintes mudanças:**

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 36. A fiscalização econômico-financeira será realizada pela Superintendência competente e terá por finalidade o acompanhamento:</p> <p>I - da regularidade dos instrumentos econômico-financeiros do contrato de concessão; e</p>	
<p>II - da condição econômica e financeira da concessionária.</p> <p>Art. 37. A fiscalização econômico-financeira de cada concessionária observará os limites e as obrigações previstas em cada contrato de concessão, e, será supletivamente regida por:</p>	<p>Art. 36. A fiscalização econômico-financeira será realizada pela Superintendência competente com os seguintes objetivos:</p> <p>I - monitorar a regularidade econômico-financeira do contrato de concessão; e</p> <p>II - avaliar a condição econômica e financeira da concessionária.</p> <p>Art. 37. A fiscalização econômico-financeira de cada concessionária observará os limites e as obrigações previstas em seu contrato de concessão, e, será supletivamente regida por:</p>
<p>I – manual de fiscalização dos aspectos econômicos e financeiros, a ser aprovado mediante ato específico pela Superintendência competente; e</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo único. O plano anual de fiscalização econômico-financeira será publicado pela Superintendência competente, disciplinando o cronograma de execução e os agentes de fiscalização responsáveis.</p>	<p>I - manual de fiscalização dos aspectos econômicos e financeiros, aprovado por ato específico da Superintendência competente; e</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo único. O plano anual de fiscalização econômico-financeira será publicado pela Superintendência competente.</p>
<p>Art. 38. A fiscalização da regularidade dos instrumentos econômico-financeiros abrangerá:</p> <p>(...)</p> <p>II - a adequação do envio dos dados relativos à gestão econômico-financeira da concessão à ANTT através de sistema informatizado indicado pela ANTT, conforme disposto em ato específico;</p>	<p>Art. 38. A fiscalização da regularidade econômico-financeira incluirá:</p> <p>(...)</p> <p>II - a conformidade no envio de dados sobre a gestão econômico-financeira da concessão para a ANTT;</p>
<p>III - a regularidade fiscal da concessionária junto às Fazendas Públicas Federais, estaduais e municipais em que situado o objeto da concessão, na forma da resolução específica;</p> <p>(...)</p>	<p>III - a regularidade fiscal da concessionária junto às Fazendas Públicas Federais, estaduais e municipais onde está localizado o objeto da concessão, na forma da resolução específica;</p> <p>(...)</p>
<p>Art. 39. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os documentos apresentados pelas concessionárias para a elaboração de manifestações técnicas sobre a regularidade dos aspectos econômico-financeiros exigidos no contrato de concessão e a condição econômica e financeira da concessionária.</p>	<p>Art. 39. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os documentos apresentados pela concessionária sobre a regularidade dos aspectos econômico-financeiros.</p>
<p>§1º A manifestação técnica sobre a condição econômica e financeira da concessionária a classificará, conforme metodologia prevista em ato específico, em:</p> <p>(...)</p>	<p>§ 1º A concessionária será classificada, conforme manifestações técnicas sobre sua condição econômica e financeira, de acordo com a metodologia estabelecida em ato específico, em:</p> <p>(...)</p>
<p>§2º À concessionária será dada ciência a respeito das manifestações técnicas de que trata o §1º e dos documentos que subsidiaram a sua elaboração.</p>	<p>§ 2º A concessionária será informada sobre as manifestações técnicas mencionadas no §1º e os documentos que as fundamentaram, sendo-lhes facultada a apresentação de manifestação no prazo improrrogável de quinze dias.</p>
<p>§3º A manifestação da concessionária deverá ocorrer no prazo improrrogável de quinze dias.</p>	<p>§3º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §2º e decidirá pela manutenção ou</p>

<p>§4º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §1º e decidirá pela manutenção ou alteração da classificação da concessionária.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 41. Na fiscalização econômico-financeira, o agente de fiscalização realizará, pelo menos, uma ação de fiscalização em primeiro nível, seguida de ação de fiscalização em segundo nível, quando necessária, nas formas estabelecidas no Capítulo IV.</p> <p>Art. 42. Quando requerido pela concessionária, serão objeto de análise no âmbito da fiscalização econômico-financeira:</p> <p>Art. 42. Quando requerido pela concessionária, serão objeto de análise no âmbito da fiscalização econômico-financeira:</p> <p>I - operações societárias, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;</p> <p>II - contratação de financiamento, emissão de debêntures e outras formas de obtenção de crédito, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias; e</p> <p>III - manifestação a respeito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), nos termos da legislação específica.</p> <p>(...)</p>	<p>alteração da sua classificação.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 41. Na fiscalização econômico-financeira, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização em primeiro nível e, se necessário, uma ação de fiscalização em segundo nível conforme os procedimentos do Capítulo IV.</p> <p>Art. 42. A fiscalização econômico-financeira analisará, quando solicitado pela concessionária:</p> <p>I - operações societárias;</p> <p>II - contratação de financiamento, emissão de debêntures e outras formas de obtenção de crédito; e</p> <p>III - manifestação a respeito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).</p>
---	--

i) Art. 43

98. O art. 43 disciplina acerca da apuração de eventual indenização em caso de extinção antecipada do contrato de concessão:

Art. 43. O agente de fiscalização realizará, com apoio de verificador, a apuração sobre a estimativa de indenização, em caso, hipotético, de extinção antecipada do contrato de concessão, observada a metodologia prevista na quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§1º Após a apuração de que trata o caput, a Superintendência competente emitirá a manifestação técnica sobre a estimativa de indenização.

§2º A concessionária será notificada para, em até 60 (sessenta) dias, manifestar-se a respeito da manifestação técnica sobre a estimativa de indenização.

99. Percebe-se que este dispositivo não está incluído no escopo do RCR4, mas será abordado no futuro RCR5, que tratará dos meios de encerramento contratual.

100. Para não causar confusões desnecessárias, **sugere-se a exclusão do art. 43 da presente minuta e que seja avaliada sua inclusão no RCR5.**

2.4.6 Capítulo VI – Medidas preventivas

101. Ao longo de todo o minuta do Regulamento de Concessões Rodoviárias percebe-se uma abordagem que reflete os princípios da regulação responsável, na qual busca uma interação mais eficaz e adaptável entre regulador e regulados, promovendo a conformidade através de mecanismos menos punitivos e mais colaborativos.

102. Ao adotar medidas preventivas, a ANTT mostra uma compreensão profunda da complexidade e dinamicidade do setor de concessões rodoviárias. Em vez de recorrer imediatamente a sanções, que podem ser dispendiosas e criar um ambiente adversarial, a Agência opta por uma abordagem preventiva que visa corrigir comportamentos inadequados de maneira mais eficiente e menos conflituosa. Essa prática é especialmente importante em um setor onde a continuidade e a qualidade dos serviços são cruciais para a segurança e o bem-estar dos usuários.

103. As medidas preventivas permitem uma resposta mais imediata e direcionada às questões identificadas. Essas ações oferecem às concessionárias a oportunidade de corrigir desvios e melhorar seus processos antes que os problemas se agravem a ponto de exigir penalidades severas. Essa flexibilidade é uma característica central da regulação responsável, que se adapta ao comportamento e às circunstâncias dos regulados, incentivando a conformidade voluntária e a melhoria contínua.

104. Além disso, a aplicação de medidas preventivas pode fortalecer a relação de confiança entre a ANTT e as concessionárias, na medida em que se constrói um ambiente colaborativo para resolver problemas e prevenir falhas. Isso cria um ciclo virtuoso de comunicação e cooperação, que beneficia tanto a administração pública quanto os usuários das rodovias.

105. A abordagem preventiva também contribui para a eficiência regulatória, oportunizando a correção de problemas de forma rápida e evitando processos longos e custosos associados às penalidades formais. Isso não apenas economiza recursos para a ANTT, mas também reduz a carga administrativa sobre as concessionárias, permitindo que elas se concentrem em manter e melhorar a infraestrutura rodoviária.

106. Por meio dessa abordagem responsiva, a ANTT demonstra um compromisso com a modernização e a eficácia da regulação no setor de transportes terrestres.

a) Art. 44

107. Passando a análise dos artigos da minuta, tem-se que os objetivos primordiais para aplicação das medidas preventivas são evitar a ocorrência ou recorrência de infrações, conforme disposto no art. 44 da minuta.

108. O alerta de potencial inconformidade e a ação educativa foram realocados para o capítulo de fiscalização, devido à maior pertinência temática, conforme previamente exposto.

Redação atual	Sugestão de redação
<p>CAPÍTULO VI MEDIDAS PREVENTIVAS</p> <p>Art. 44. O agente de fiscalização poderá aplicar as seguintes medidas preventivas à concessionária, com vistas a evitar a ocorrência ou recorrência de infrações:</p> <p>I - alerta de potencial inconformidade; II - termo de registro de ocorrência; III - ação educativa; e IV - aviso de não conformidade.</p>	<p>CAPÍTULO VI MEDIDAS PREVENTIVAS</p> <p>Art. 44. O agente de fiscalização poderá aplicar as seguintes medidas preventivas à concessionária, com o objetivo de prevenir a ocorrência ou recorrência de infrações:</p> <p>I - alerta de potencial inconformidade; I - termo de registro de ocorrência; e III - ação educativa; e II - aviso de não conformidade.</p>

b) Art. 45

109. Conforme mencionado anteriormente, o alerta de potencial inconformidade foi deslocado para o capítulo de fiscalização, por pertinência temática. Assim, sugere-se a exclusão do art. 45 da presente minuta.

c) Art. 46

110. As alterações sugeridas para o termo de registro de ocorrência visam melhorar a compreensão do texto.

111. Fazemos aqui algumas ponderações no sentido de que, a nosso ver, o TRO não é uma benesse conferida à concessionária; trata-se de um mecanismo com uma função educativa e que, ao mesmo tempo, representa uma racionalização da fiscalização.

112. Sabe-se, há muito, que a punição por si só não tem alcançado os resultados desejados e, em última medida, não tem importado em incentivo ao cumprimento contratual. Processo sancionador é moroso, e ao fim e ao cabo pouco efetivo. Essa a razão pela qual parte-se da regra de que, sempre que possível, deve ser oportunizado prazo para correção da inconformidade, antes da aplicação da punição que deve ser reservada apenas na hipótese de recalcitrância da concessionária em adimplir com sua obrigação.

113. Dessa forma, acredita-se atacar o problema, que pode vir a ser resolvido mais facilmente, com menor custo administrativo e maior eficiência (princípio constitucional, aliás, que deve servir sempre de norte para a Administração Pública).

114. Nesse contexto, restringir a lavratura de TRO às concessionárias de classe C e D não parece atingir essa finalidade. É bem provável exatamente essas concessionárias são quem mais precisa dessa oportunidade de correção, previamente a uma penalidade.

115. Sendo assim, sugerimos a exclusão do § 3º que impunha limitações a que o TRO fosse lavrado mais de uma vez no ano-fiscalização (para classe D) ou tão somente nos seis primeiros meses do ano-fiscalização (para classe C).

116. Vale observar que, caso os prazos estabelecidos para a readequação da conduta sejam superados e a inércia da concessionária persista, serão aplicadas as penalidades correspondentes à conduta praticada. Em outras palavras, se a concessionária não corrigir um descumprimento apontado no termo de registro de ocorrência, a medida cabível é a lavratura de um auto de infração e a aplicação da penalidade correspondente.

117. Embora a regulação responsiva ofereça mais incentivos ao promover a adaptação das sanções à conduta dos regulados, também é necessário estabelecer regras claras e específicas para orientar as ações dos agentes fiscalizadores.

118. Portanto, o comando para o agente de fiscalização deve ser suficientemente claro para que, em caso de descumprimento dos prazos estabelecidos no termo de registro de ocorrência, ele saiba que, como última medida, deve lavrar o auto de infração.

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Seção II Termo de registro de ocorrência</p> <p>Art. 46. O termo de registro de ocorrência será lavrado quando identificada inconformidade relativas a: (...)</p> <p>II - regularidade dos instrumentos econômico-financeiros do contrato de concessão.</p> <p>§1º O agente de fiscalização deverá indicar prazos diferenciados no termo de registro de ocorrência para saneamento:</p> <p>I - das inconformidades que ofereçam risco grave aos usuários e que exijam intervenção urgente, observado o limite máximo de cinco dias; e</p> <p>II - das inconformidades que não ofereçam risco grave, observado o limite máximo de noventa dias.</p> <p>§2º Superados os prazos indicados na forma do § 1º e persistindo a inconformidade, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.</p> <p>§3º O termo de registro de ocorrência poderá ser lavrado para a concessionária:</p> <p>I - de classes A e B, em qualquer momento do ano-fiscalização;</p> <p>II - de classes C, nos seis primeiros meses do ano-fiscalização; e</p> <p>III - de classes D, uma vez no ano-fiscalização, por tipo infracional descrito no Anexo III.</p> <p>§4º Superados os prazos ou frequência de que trata o § 3º, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.</p> <p>§5º Para fins do disposto no inciso II do art. 23 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, o termo de registro de ocorrência deverá contemplar todas as inconformidades relacionadas a uma mesma tipificação daquelas previstas no Anexo III, na respectiva ação de fiscalização.</p>	<p>Seção I Termo de registro de ocorrência</p> <p>Art. 46. O termo de registro de ocorrência deverá ser lavrado quando forem identificados descumprimentos de obrigações contratuais relativas a: (...)</p> <p>II - regularidade econômico-financeira do contrato de concessão.</p> <p>§1º A concessionária disporá de prazos diferenciados para o saneamento do descumprimento de obrigação contratual indicado pelo agente de fiscalização no termo de registro de ocorrência:</p> <p>I - até cinco dias para aquela que apresente risco grave aos usuários e exija intervenção urgente; e</p> <p>II - até noventa dias para o descumprimento que não ofereça risco grave.</p> <p>§2º Caso a concessionária não corrija o descumprimento da obrigação contratual indicado no termo de registro de ocorrência, o agente de fiscalização lavrará auto de infração para aplicação da multa correspondente.</p> <p>§3º O termo de registro de ocorrência deverá abranger todos os descumprimentos relacionados a uma mesma tipificação prevista no Anexo III, durante a respectiva ação de fiscalização.</p>

d) Art. 47

119. Como exposto acima, a ação educativa também foi movida para o capítulo de fiscalização, devido à sua pertinência temática. **Portanto, opina-se pela exclusão do art. 47 da minuta ora em análise.**

e) Art. 48

120. É importante notar que a mesma observação feita em relação ao termo de registro de ocorrência se aplica ao aviso de não conformidade. Se os prazos estabelecidos forem ultrapassados e a concessionária não corrigir o descumprimento de obrigação contratual apontado, a penalidade deverá ser aplicada.

121. Outrossim, embora o aviso de não conformidade tenha o mesmo escopo do termo de registro de ocorrência e siga o mesmo rito processual, o artigo em análise não especifica os prazos para a correção do descumprimento identificado. **Assim, sugere-se a inclusão de prazos com redação similar à do art. 46, além de alterações para melhorar a clareza do artigo.**

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

Seção IV Aviso de não conformidade	Seção II Aviso de não conformidade
<p>Art. 48. O aviso de não conformidade será lavrado quando identificada inconformidade relativa a:</p> <p>I - parâmetro de desempenho de manutenção de infraestrutura; e</p> <p>II - parâmetro de desempenho de serviços operacionais e obras obrigatórias.</p> <p>§1º O aviso de não conformidade poderá ser lavrado para a concessionária:</p> <p>I - de classes A e B, em qualquer momento do ano-fiscalização;</p> <p>II - de classe C, nos seis primeiros meses do ano-fiscalização; e</p> <p>III - de classe D, uma vez a cada ano-fiscalização, por tipo infracional descrito no Anexo III.</p> <p>§2º Superados os prazos de que trata o § 1º e persistindo a inconformidade, o agente de fiscalização aplicará a medida cabível.</p>	<p>Art. 48. O Aviso de Não Conformidade é uma medida preventiva destinada a evitar a imposição de penalidades, aplicável em situações nas quais o descumprimento contratual já tenha ocorrido e produzido efeitos irreversíveis.</p> <p>§1º O aviso será emitido quando a concessionária descumprir obrigações contratuais relacionadas aos serviços operacionais, especialmente quanto aos tempos médios de atendimento médico e mecânico na rodovia, conforme estabelecido no contrato e no regulamento, quando o grau de descumprimento for considerado mínimo, configurando um adimplemento substancial da obrigação.</p> <p>§2º O Aviso de Não Conformidade será emitido exclusivamente para concessionárias classificadas nas classes A ou B.</p>

2.4.7 Capítulo VII – Medidas cautelares

a) Arts. 49 a 53

122. Mais uma vez a agência reguladora deu um importante passo ao incorporar a possibilidade de aplicação de medidas cautelares no Regulamento de Concessões Rodoviárias. Essa iniciativa demonstra uma compreensão clara da necessidade de mecanismos ágeis e eficazes para garantir a segurança e a integridade da infraestrutura rodoviária, bem como a proteção dos interesses dos usuários e do erário.

123. A inclusão de medidas cautelares no regulamento permite à ANTT agir de forma preventiva e imediata diante de situações que possam representar riscos graves ou danos iminentes. Este poder de intervenção rápida é crucial para mitigar problemas que, se não tratados prontamente, poderiam evoluir para questões mais complexas e onerosas.

124. Por exemplo, ao identificar a necessidade de execução de obra ou serviço emergencial em uma rodovia concedida, a ANTT pode, por meio de medidas cautelares, exigir a execução imediata, sem prejuízo de discussão sobre recomposição de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente da medida urgente. Isso não apenas protege a integridade da infraestrutura, mas também garante a segurança dos usuários que trafegam por essas vias.

125. Ademais, a possibilidade de aplicação de medidas cautelares também fortalece o papel regulador da ANTT. Com essa ferramenta, a Agência pode assegurar que as concessionárias cumpram suas obrigações contratuais, sob pena de sofrerem intervenções rápidas e eficazes. Isso cria um ambiente de maior responsabilidade e diligência das concessionárias, promovendo um padrão elevado de prestação de serviços.

126. Em resumo, a ANTT acertou ao incluir a possibilidade de aplicação de medidas cautelares no Regulamento de Concessões Rodoviárias. Esta iniciativa não apenas reforça a capacidade regulatória da agência, mas também assegura a proteção dos usuários e a manutenção adequada das infraestruturas rodoviárias, promovendo um ambiente de maior responsabilidade e segurança no setor.

127. **Sugere-se modificar os artigos relativos às medidas cautelares** com o objetivo de proporcionar maior clareza em sua aplicação.

Redação atual	Sugestão de redação
<p>CAPÍTULO VII MEDIDAS CAUTELARES</p> <p>Art. 49. A Superintendência competente poderá aplicar medida cautelar sobre a concessionária, impondo-lhe (à concessionária) obrigação de fazer ou deixar de fazer, para evitar a ocorrência ou o agravamento de dano ou risco à infraestrutura, à segurança viária, à boa execução do contrato de concessão e que configure caso de risco iminente, de dano irreparável ou de difícil</p>	

reparação.

Art. 50. A aplicação ou não aplicação de medida cautelar não desobriga a concessionária do cumprimento do contrato de concessão e da regulação da ANTT, tampouco afasta a aplicação das penalidades cabíveis.

Parágrafo único. A aplicação da medida cautelar cabível não será obstada pela eventual discussão sobre recomposição de desequilíbrio dela decorrente, que será deliberado posteriormente.

Art. 51. A medida cautelar poderá consistir em providências sobre a infraestrutura ou serviços, obrigação de natureza econômico-financeira ou de outra natureza, a exemplo de: I - alteração ou fixação imediata da tarifa de pedágio vigente;

II - apresentação de informação à ANTT, aos usuários ou a terceiros;

III - execução de obra ou serviço emergencial;

IV - adoção de providências para impedir ou afastar a gestão temerária, na forma da quinta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;

V - aquisição ou substituição de bem da concessão para atendimento ao disposto no contrato de concessão;

VI - regularização ou fechamento de acesso ao sistema rodoviário ou de projeto de interesse de terceiro;

VII - adoção de providências para impedir ou afastar ocupação ou interferência irregular sobre a área da concessão ou para preservar os limites da faixa de domínio;

VIII - cumprimento de condicionante ambiental ou adoção de outra providência visando à mitigação de dano ou risco ambiental, dentro da área da concessão ou, excepcionalmente, fora da área da concessão quando puder trazer repercussões para a concessão;

IX - intervenção no tráfego, incluindo interrupção, desvio, operação especial ou outra providência relacionada à gestão do tráfego, mediante discussão e definição conjunta com a concessionária;

X - contratação de verificador;

XI - assunção temporária de obra do Poder Concedente;

XII - apresentação ou reforço de garantia ou de seguro;

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

XIV - contenção de taludes;

XV - realização de movimentação em conta da concessão; ou

XVI - outras providências urgentes que se fizerem necessárias.

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

Art. 52. A decisão de aplicação de medida cautelar da Superintendência competente deverá conter, pelo menos:

I - obrigação em que consiste a medida;

CAPÍTULO VII MEDIDAS CAUTELARES

Art. 49. A ANTT poderá aplicar medida cautelar à concessionária, impondo obrigação de fazer ou não fazer, com a finalidade de evitar a ocorrência ou o agravamento de dano ou risco à infraestrutura, à segurança viária, à execução do contrato de concessão ou aos direitos dos usuários.

Art. 50. A aplicação de medida cautelar não exime a concessionária do cumprimento do contrato de concessão e das normas regulatórias da ANTT, nem impede a aplicação das penalidades cabíveis.

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

Art. 51. A medida cautelar poderá envolver providências relacionadas à infraestrutura, aos serviços, a obrigações de natureza econômico-financeira ou quaisquer outras medidas necessárias e adequadas para prevenir ou mitigar os riscos identificados.

Art. 52. As medidas cautelares serão propostas pela Superintendência e aprovadas pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio de deliberação específica, que indicará:

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

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

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

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

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

Art. 53. A Superintendência competente instruirá o processo, indicando as razões de fato e de direito que **justifiquem** a aplicação da medida cautelar.

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

<p>II - prazo compatível com a natureza da obrigação para comprovação do cumprimento da medida; e</p> <p>III - valor da multa moratória, por hora ou dia de atraso.</p>	<p>§2º A concessionária será intimada da decisão de aplicação da medida cautelar, podendo apresentar recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de quinze dias.</p>
<p>Parágrafo único. A multa moratória aplicável em caso de atraso observará o limite máximo de 0,1% (um décimo por cento) sobre a receita líquida tarifária anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior por dia de atraso.</p>	<p>§ 3º O recurso será encaminhado pela Superintendência competente à Diretoria Colegiada no prazo de cinco dias, com proposta de deliberação, podendo ser ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT.</p>
<p>Art. 53. A Superintendência competente instruirá o processo, indicando as razões de fato e de direito que ensejam a aplicação da medida cautelar.</p>	<p>§ 4º A Diretoria Colegiada poderá, a qualquer tempo, de ofício ou mediante proposta da Superintendência competente ou da concessionária, revogar a medida cautelar quando seus pressupostos não mais subsistirem.</p>
<p>§1º Quando necessário ao resguardo da efetividade da medida cautelar, o processo administrativo poderá fundamentadamente ser submetido ao sigilo até a publicação da decisão da Superintendência competente.</p>	
<p>§2º A concessionária será intimada da decisão de aplicação de medida cautelar, podendo apresentar recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de quinze dias.</p>	
<p>§3º Se a Superintendência competente não reconsiderar a decisão, encaminhará o recurso à Diretoria no prazo de cinco dias, podendo ouvir previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT no prazo de cinco dias.</p>	
<p>§4º A Superintendência competente poderá, a qualquer tempo, de ofício ou mediante requerimento, revogar a medida cautelar, quando deixarem de subsistir seus pressupostos.</p>	

2.4.8 Capítulo VIII – Medidas sancionatórias

128. No que se refere às medidas sancionatórias, a ANTT propõe a revogação da Resolução ANTT nº 4.071/2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária. Essa revogação visa aperfeiçoar as sanções no Regulamento de Concessões Rodoviárias, propondo também mudanças que reflitam os princípios da regulação responsável.

129. A agência tenta na presente reformulação das penalidades, em vez de aplicar penalidades uniformes e rígidas, calibrar suas respostas conforme a gravidade e a natureza da infração, bem como o histórico de conformidade da concessionária. Este método permite uma resposta mais proporcional e justa, que é um dos pilares da regulação responsável.

130. Por exemplo, ao lidar com infrações menores ou primeiras ocorrências, a ANTT pode optar por medidas educativas e preventivas, como alertas de descumprimentos de obrigações contratuais e termos de registro de ocorrência. Estas medidas não apenas alertam as concessionárias sobre as irregularidades, mas também fornecem orientações claras sobre como corrigir os problemas, incentivando a conformidade voluntária. Tal abordagem ajuda a evitar a escalada de infrações e promove um ambiente de cooperação.

131. Quando se trata de infrações mais graves ou reincidentes, a ANTT deve aplicar sanções mais severas e imediatas. No entanto, mesmo nestes casos, a regulação responsável permite que a Agência considere a circunstâncias agravantes e atenuantes, incluindo a disposição da concessionária em corrigir as falhas e melhorar seus processos. Esta flexibilidade é essencial para garantir que as sanções não sejam apenas punitivas, mas também corretivas e preventivas.

132. Entretanto, embora seja louvável a postura da ANTT de aplicar a regulação responsável como base para as medidas sancionatórias, é necessário alertar para a incompatibilidade existente entre os contratos da 5ª etapa e o Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR). Essa incompatibilidade pode gerar inconsistências e dificultar a aplicação uniforme das normas, comprometendo a eficácia do regime regulatório.

133. A regulação responsável é um modelo inovador e progressivo que busca adaptar as sanções ao comportamento dos regulados, incentivando a conformidade voluntária e promovendo uma abordagem mais colaborativa. No entanto, para que essa abordagem funcione de maneira eficiente, é crucial que haja coerência entre os contratos de concessão e os regulamentos aplicáveis.

134. Manter bases de cálculo distintas entre o contrato de concessão e o disciplinado no RCR transmite uma sinalização negativa para o setor regulado.

135. As cláusulas do Contrato de Concessão N° 2/2024 - BR-040/GO/MG (Rodovia BR-040/GO, trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa com o Estado de Minas Gerais; e Rodovia BR-040/MG, trecho compreendido entre a divisa com o Estado de Goiás até o entroncamento com a BR-135 (Anel Rodoviário de Belo Horizonte) dispõe que:

21.3 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste **Contrato**, nos seguintes casos:

Elemento	Unidade	Valor Inicial	Valor Máximo	Mora diária
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Pavimento do PER , inclusive para acostamentos e vias marginais.	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 1.166,90	R\$ 70.014,00	R\$ 1.166,90
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança do PER , inclusive para acostamentos e vias marginais.	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 666,60	R\$ 19.998,00	R\$ 666,60
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes (OACs) do PER , inclusive para acostamentos e vias marginais.	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 556,00	R\$ 16.680,00	R\$ 556,00
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho de Obras-de-Arte Especiais (OAEs) do PER , inclusive para acostamentos e vias marginais.	por dia, por unidade de OAE	R\$ 556,00	R\$ 66.720,00	R\$ 556,00
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Terraplenos e Estruturas de Contenção do PER , inclusive para acostamentos e vias marginais.	por dia, por evento	R\$ 556,00	R\$ 66.720,00	R\$ 556,00
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Canteiro Central e Faixa de Domínio do PER .	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 556,00	R\$ 16.680,00	R\$ 556,00
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais do PER .	por dia, por edificação	R\$ 556,00	R\$ 66.720,00	R\$ 556,00
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Sistemas Elétricos e de Iluminação do PER , inclusive para vias marginais.	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 556,00	R\$ 66.720,00	R\$ 556,00
Deixar de corrigir infração dentro do prazo determinado pelo Contrato ou PER , ou pela ANTT , sujeita à aplicação de advertência ou objeto de penalidade não previsto nesta subcláusula.	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 1.084,20	R\$ 65.052,00	R\$ 1.084,20
Não apresentação do anteprojeto ou projeto executivo da rodovia que será objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER , nos prazos e condições deste Contrato e do PER .	por dia, por quilômetro de via impactado	R\$ 13.344,00	R\$ 66.720,00	R\$ 556,00
Não cumprimento dos marcos das obras de implantação de (obras até 1 ano de duração):	por quilômetro de via impactado	R\$ 280.000,00	R\$ 1.400.000,00	R\$ 3.108,00

21.5 Caso não haja previsão de multa específica no presente **Contrato**, o descumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas, em hipóteses não discriminadas no item 21.3, importarão na **aplicação de multa equivalente a 10% do valor da obra**, aprovado pela ANTT, e **de moratória segundo a razão de 0,056%** (cinquenta e seis milésimos por cento) **por dia**.

21.5.1 No caso de refazimento de obra, será aplicada multa moratória correspondente ao inadimplemento da obrigação, conforme previsto na subcláusula 21.3, caracterizada por meio da notificação da **ANTT** à **Concessionária**, até a sua efetiva conclusão.

21.2 O não atendimento das obrigações previstas no **PER** será considerado inexecução parcial do **Contrato** e ensejará à **Concessionária** a aplicação das sanções previstas no **Contrato**, sem prejuízo da aplicação do **Desconto de Reequilíbrio**. *Grifo nosso*

136. Percebe-se que, o contrato de concessão traz uma base de cálculo de 10% do valor da obra e de moratória segundo a razão de 0,056% (cinquenta e seis milésimos por cento) por dia para os cálculos de multas.

137. Por sua vez, a minuta ora em análise estabelece no art. 58 que a **multa específica** poderá ser aplicada quando configurada a infração referente a **parâmetros de desempenho de conservação**, enquanto a **multa moratória** do art. 66 prevê sua aplicação às infrações relativas aos **parâmetros de desempenho de manutenção**, utilizando bases de cálculo que diferem das previstas no contrato.

138. Além de transmitir uma sinalização negativa ao setor regulado, **a existência de bases de cálculo distintas pode resultar em discrepâncias significativas de valores quando aplicadas a casos concretos**, o que não é coerente nem desejável.

139. **Ao analisar a minuta em discussão, não foi localizada a forma de cálculo da multa moratória para parâmetros de desempenho de manutenção**; apenas para as obras obrigatórias.

140. Outro alerta essencial é que **o Anexo III – Descrição das Infrações – não diferencia entre infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação e de manutenção. Ao submeter todas as infrações à imposição da penalidade de**

multa específica, o Anexo III contradiz os artigos 58 e 66, bem como os dispositivos do contrato de concessão.

141. Dessa forma, **sugere-se a análise e correção de todos esses apontamentos para evitar problemas na aplicação do contrato e dos regulamentos**. Além disso, é fundamental garantir maior clareza nas bases de cálculo para as multas específicas e moratórias, assegurar a harmonia entre o contrato de concessão e o Regulamento de Concessões Rodoviárias, e definir claramente quais infrações se enquadraram como multas específicas e quais como multas moratórias.

a) Arts. 54 a 56

142. Passa-se a análise da minuta proposta.

143. No que se refere aos parágrafos 1º a 3º do art. 55 e ao art. 56, trata-se de matéria alheia ao RCR4, pois refere-se a questões procedimentais da Resolução nº 5.083/2016, que dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades. Qualquer proposta de alteração deve ser considerada na norma vigente, evitando-se a divisão dos dispositivos entre duas normas distintas.

144. **Desta feita, opina-se pela exclusão da presente minuta dos art. 55, § 1º ao 3º e art. 56.**

145. Ademais, sugere-se a mudança do parágrafo único do art. 62 - continuidade delitiva, para acrescentar um parágrafo único ao art. 53 que trata dos aspectos a serem considerados ao aplicar penalidades.

146. **Sugere-se modificações redacionais nesta Seção I** que trata das disposições gerais visando trazer mais clareza desse importante capítulo.

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII MEDIDAS SANCIONATÓRIAS</p> <p>Art. 55. O procedimento de aplicação de penalidade será regido por regulamentação específica e deverá considerar:</p> <p>(...)</p> <p>II - o caráter técnico e as normas de prestação do serviço;</p> <p>III - os danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários;</p> <p>IV - a vantagem auferida pela concessionária em virtude da infração;</p> <p>V - a proporcionalidade entre a gravidade e intensidade da conduta, inclusive quanto ao número de usuários atingidos;</p> <p>VI - as circunstâncias agravantes e atenuantes;</p> <p>VII - o histórico de infrações transitadas em julgado da concessionária; e</p> <p>VIII - a reincidência da concessionária no cometimento da infração.</p> <p>§1º O processo administrativo simplificado tramitará por duas instâncias:</p> <p>I - primeira instância: em subunidade da Superintendência competente;</p> <p>II - segunda instância: Superintendência competente.</p> <p>§2º No processo administrativo simplificado não caberá recurso à Diretoria.</p> <p>§3º A pena de declaração de inidoneidade será aplicada pela Diretoria, em instância única.</p> <p>Art. 56. A ANTT, no prazo máximo de quinze dias úteis, contado do trânsito em julgado do processo administrativo sancionador, informará e manterá atualizados os dados relativos às sanções por ela aplicadas, para fins de publicidade no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e no Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), instituídos no âmbito do Poder Executivo Federal, conforme disposto em legislação específica.</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII MEDIDAS SANCIONATÓRIAS</p> <p>Art. 55. A ANTT deverá considerar os seguintes aspectos ao aplicar penalidades: (...)</p> <p>II - os danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários;</p> <p>III - a vantagem auferida pela concessionária em virtude da infração;</p> <p>IV - a proporcionalidade entre a gravidade e intensidade da conduta, inclusive quanto ao número de usuários atingidos;</p> <p>V - as circunstâncias agravantes e atenuantes;</p> <p>VI - o histórico de infrações transitadas em julgado e a reincidência da concessionária no cometimento da infração.</p> <p>Parágrafo único. Considera-se continuidade delitiva as infrações enquadradas no mesmo dispositivo do Anexo III, e observadas no mesmo ciclo de fiscalização.</p> <p>§1º O processo administrativo simplificado tramitará por duas instâncias:</p> <p>I - primeira instância: em subunidade da Superintendência competente;</p> <p>II - segunda instância: Superintendência competente.</p> <p>§2º No processo administrativo simplificado não caberá recurso à Diretoria.</p> <p>§3º A pena de declaração de inidoneidade será aplicada pela Diretoria, em instância única.</p> <p>Art. 56. A ANTT, no prazo máximo de quinze dias úteis, contado do trânsito em julgado do processo administrativo sancionador, informará e manterá atualizados os dados relativos às sanções por ela aplicadas, para fins de publicidade no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (Ceis) e no Cadastro Nacional de Empresas Punidas (Cnep), instituídos no âmbito do Poder Executivo Federal, conforme disposto em legislação específica.</p>
---	--

b) Art. 57

147. O Artigo 57 tem por objetivo estabelecer diretrizes para a aplicação da penalidade de advertência dentro do âmbito das concessões rodoviárias. Esta penalidade é uma medida sancionatória menos severa e pode ser utilizada tanto como uma ação preventiva quanto corretiva, dependendo das circunstâncias. O artigo especifica dois cenários distintos em que a penalidade de advertência pode ser aplicada.

148. A penalidade de advertência será aplicada em situações previamente definidas no contrato de concessão entre a ANTT e a concessionária. Estes casos são geralmente infrações menores ou de natureza técnica que, embora não comprometam gravemente a segurança ou a qualidade do serviço, exigem correção. A inclusão dessas situações no contrato proporciona clareza e previsibilidade para as concessionárias, que sabem antecipadamente quais comportamentos ou falhas podem resultar em advertência, como o caso previsto no Contrato de Concessão Nº 2/2024 - BR-040/GO/MG (Rodovia BR-040/GO, trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa com o Estado de Minas Gerais; e Rodovia BR-040/MG, trecho compreendido entre a divisa com o Estado de Goiás até o entroncamento com a BR-135 (Anel Rodoviário de Belo Horizonte)):

<p style="margin: 0;">Deixar de corrigir infração dentro do prazo determinado pelo Contrato ou PER, ou pela ANTT, sujeita à aplicação de advertência ou objeto de penalidade não previsto nesta subcláusula.</p>	<p style="margin: 0;">por dia, por quilômetro de via impactado</p>	<p style="margin: 0;">R\$ 1.084,20</p>	<p style="margin: 0;">R\$ 65.052,00</p>	<p style="margin: 0;">R\$ 1.084,20</p>
---	--	--	---	--

149. Além dos casos previstos no contrato, o Artigo 57 também permite a aplicação de advertência nas hipóteses previstas em regulamento, que não justifique penalidade mais gravosa.

150. Adicionalmente, a possibilidade de conversão de multas em advertências proporciona flexibilidade regulatória, permitindo à ANTT adaptar suas respostas às circunstâncias específicas de cada caso. Assim, em vez de aplicar penalidades financeiras imediatas, a agência pode optar por uma advertência quando avaliar que a infração não foi grave, que a concessionária tem um histórico de conformidade, ou que a situação específica justifica uma abordagem menos punitiva.

151. O uso de advertências pode reduzir a carga administrativa associada à imposição e cobrança de multas, evidenciando a clara intenção da agência de buscar promover a conformidade e a cooperação das concessionárias.

152. Assim, propõe alteração no artigo para que reflita a intenção da ANTT:

Redação atual	Sugestão de redação
Art. 57. A penalidade de advertência será aplicada apenas nos casos previstos no contrato de concessão e no Regulamento das Concessões Rodoviárias.	Art. 57. A penalidade de advertência será aplicada por escrito, diretamente ou mediante conversão, nas hipóteses previstas em regulamento e no contrato de concessão, que não justifique penalidade mais gravosa.

c) Arts. 60 a 65

153. No que diz respeito à multa específica, merece destaque o artigo 65, que em sua redação prevê a vedação de aplicação de penalidade à concessionária de classe A, conforme se observa:

Art. 65. Para concessionária classificada na data do fato como de classe A, constatada infração passível de penalidade de multa específica, o agente de fiscalização emitirá notificação de infração para mera ciência, **vedada a aplicação de penalidade** e a instauração de processo administrativo simplificado.

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

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

§3º A aplicação do disposto no *caput* e nos §§ 1º e 2º não afasta o dever da concessionária de sanear as inconformidades identificadas.

§4º A penalidade de multa específica não será convertida em advertência para concessionária classificada na data do fato como de classe D. *Grifo nosso*

154. Conforme exposto anteriormente, é louvável o esforço da agência reguladora em desenvolver uma fiscalização e um processo de apuração de penalidades mais racional. Esse movimento demonstra um compromisso com a melhoria contínua da regulação, buscando eficiência e justiça na aplicação das normas. No entanto, há uma preocupação significativa quanto à vedação da aplicação de penalidades para concessionárias de classe A sem considerar exceções para descumprimentos graves de obrigações contratuais, especialmente as financeiras, como a manutenção de garantias.

155. A ideia de promover um ambiente regulatório mais racional e menos punitivo é válida e bem-vinda, pois incentiva a conformidade voluntária e a cooperação entre regulador e regulados. No entanto, a ausência de penalidades em casos de infrações graves pode minar a eficácia do sistema regulatório. A classe A de concessionárias, apesar de seu desempenho geral elevado, não deve estar isenta de consequências quando se trata de descumprimentos significativos, que podem impactar diretamente a segurança e a integridade financeira das operações.

156. Particularmente, as obrigações financeiras, como a manutenção de garantias, são cruciais para assegurar que as concessionárias tenham capacidade de cumprir com seus deveres contratuais e garantir a continuidade e qualidade dos serviços prestados.

157. Portanto, é necessário um equilíbrio cuidadoso. **Propõe-se a reflexão da SUROD para incluir exceções claras para infrações graves, a fim de não comprometer a execução contratual.**

158. Pensemos numa situação de ocorrência de infração de tal forma grave, a ponto de estar arrolada como hipótese de caducidade (como por exemplo deixar de manter vigente garantia de execução do contrato), em relação a qual faltaria à Agência instrumentos para compelir a concessionária – classe A – a lhe dar cumprimento. Ou seja, a atuação da Agência estaria limitada à emissão de auto de infração, sem que dele decorram quaisquer outras consequências.

159. Resta-nos, nesse ponto, sugerir maior reflexão sobre o alcance – abrangente - do dispositivo, de modo a ponderar se a completa dispensa de aplicação de penalidade não deveria servir apenas a casos de menor gravidade ou de menor potencial lesivo à adequada execução do contrato.

160. Ademais, com o objetivo de aprimorar a redação e trazer clareza, especialmente quando se trata de aplicação de multa, opina-se por algumas modificações:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 58. A aplicação da penalidade de multa específica poderá ocorrer quando configurada a infração relativa a:</p> <p>I - parâmetro de desempenho de conserva;</p> <p>II - obrigação econômico-financeira;</p> <p>III - outras hipóteses previstas no contrato de concessão, exceto para parâmetros de manutenção, no Regulamento das Concessões Rodoviárias e demais regulamentações da ANTT aplicáveis às concessionárias.</p>	
<p>Art. 59. A multa específica sobre infrações relativas a parâmetros de desempenho de conserva poderá ser lavrada pela unidade competente para cada elemento da infraestrutura ou cada serviço operacional que não tenha sido atendido, exauridas as medidas preventivas.</p>	<p>Art. 58. A penalidade de multa específica deverá ser aplicada a infrações relativas a:</p> <p>I - parâmetros de conservação;</p> <p>II - obrigação econômico-financeira;</p> <p>III - outras hipóteses previstas no contrato de concessão e nas normas regulatórias da ANTT, exceto para parâmetros de manutenção, cujas penalidades serão disciplinadas em contrato.</p>
<p>Art. 60. A multa específica sobre infrações relativas a obrigações econômico-financeiras poderá ser lavrada pela Superintendência competente:</p>	<p>Art. 59. A multa específica sobre infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação será aplicada para cada elemento da infraestrutura ou cada serviço operacional que não tenha sido atendido.</p>
<p>I - para cada documento ou instrumento econômico-financeiro; e</p> <p>II - para cada ação de fiscalização que constate inconformidade ou conjunto de inconformidades sobre a condição financeira da concessionária.</p>	<p>Art. 60. A multa específica para infrações relativas a obrigações econômico-financeiras será aplicada para cada obrigação descumprida constatada em cada ação de fiscalização.</p>
<p>Art. 61. O auto de infração de multa específica poderá ser lavrado pelo agente de fiscalização:</p> <p>I - caso a concessionária não saneie a inconformidade após o esgotamento do prazo decorrente da aplicação de medida preventiva;</p> <p>II - caso a concessionária incorra em inconformidade após esgotado o limite de lavratura de medida preventiva; ou</p> <p>III - quando não couber aplicação de medida preventiva.</p>	<p>Art. 61. O agente de fiscalização deverá lavrar auto de infração para a aplicação da multa específica:</p> <p>I - caso não corrigido o descumprimento no prazo estabelecido na medida preventiva; ou</p> <p>II - quando não couber aplicação de medida preventiva.</p>
<p>Art. 63. (...)</p> <p>I - classificação da concessionária na data da infração;</p> <p>(...)</p>	<p>Art. 63. (...)</p> <p>I – a classificação da concessionária na data da infração;</p> <p>(...)</p>
<p>Art. 65. Para concessionária classificada na data do fato como de classe A, constatada infração passível de penalidade de multa específica, o agente de fiscalização emitirá notificação de infração para mera ciência, vedada a aplicação de penalidade e a instauração de processo administrativo simplificado.</p>	<p>Art. 65. Para concessionária classificada na data do fato como de classe A, constatada infração passível de penalidade de multa específica, o agente de fiscalização emitirá notificação de infração para mera ciência, vedada a aplicação de penalidade e a instauração de processo administrativo simplificado.</p>
<p>§1º Para concessionária classificada na data do fato como de classe B, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1, 2 ou 3 será convertida em advertência se a conjugação das circunstâncias agravantes e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.</p>	<p>§3º A penalidade de multa específica não será convertida em advertência para concessionária classificada na data do fato como de classe D, ressalvadas as regras aplicáveis ao regime de recuperação regulatória prevista no capítulo XII deste Regulamento.</p>
<p>§2º Para concessionária classificada na data do fato como de classe C, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1 será convertida em advertência se a conjugação das circunstâncias agravantes e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.</p>	
<p>§3º A aplicação do disposto no caput e nos §§</p>	

1º e 2º não afasta o dever da concessionária de sanear as inconformidades identificadas.
§4º A penalidade de multa específica não será convertida em advertência para concessionária classificada na data do fato como de classe D.

d) Arts. 66 a 67

161. Neste tópico relacionado à multa, sugere-se a reformulação dos §§ 2º e 3º do art. 67. Explico. No § 2º há uma confusão entre os conceitos de culpa e alocação de riscos.

162. Nos contratos de concessão, a alocação de riscos é um aspecto crucial que determina quais partes devem arcar com as consequências de determinados eventos. Se um risco é atribuído à concessionária no contrato, ela deve suportar as consequências do evento correspondente. No entanto, a aplicação de multas deve considerar a existência de culpa. A concessionária não pode ser punida na ausência de culpa, embora não possa se eximir de suas obrigações contratuais alegando um risco que assumiu. Portanto, os conceitos precisam ser ajustados para garantir que as penalidades sejam aplicadas de maneira justa e conforme o contrato.

163. No tocante ao § 3º, o processo administrativo é instaurado para que seja apuração a existência de culpa da concessionária. Assim, antes do processo, não há uma constatação de culpa, apenas indícios que necessitam de investigação, respeitado os princípios do contraditório e ampla defesa.

164. Outro ponto é trazer para a norma a possibilidade de se considerar culpa concorrente ou exclusiva da concessionária sem explicar em qual contexto deve ser considerado. São conceitos jurídicos que se referem à distribuição da responsabilidade entre as partes envolvidas em um evento danoso.

165. A culpa concorrente se dá quando mais de uma parte contribui para a causa do dano. No contexto de contratos de concessão e obras obrigatórias, a culpa concorrente pode ser aplicada quando a concessionária e outra parte, como um órgão público ou um terceiro, têm responsabilidade pelo descumprimento ou pela falha na execução de uma obra.

166. Já a culpa exclusiva ocorre quando apenas uma parte é responsável pelo evento danoso. Trazendo para as concessões, isso se aplicaria quando a falha ou o descumprimento é inteiramente atribuível à concessionária, sem qualquer influência ou participação de terceiros.

167. Acredita-se que a intenção do §2º foi introduzir a possibilidade de atenuar ou agravar a penalidade da concessionária em caso de inexecução, levando em consideração a culpa concorrente ou exclusiva. No entanto, essa possibilidade não está prevista entre as agravantes ou atenuantes a serem consideradas no processo administrativo sancionador, nem há tratamento específico nesse sentido.

168. Portanto, sugere-se a exclusão das menções à culpa concorrente ou exclusiva da concessionária. Caso a SUROD entenda por manter a redação original é necessário excluir a menção à alocação de riscos.

169. A ANTT caminhou bem ao prever, no §9º, a interrupção da contagem da multa moratória em caso de reprogramação de obras. Na reprogramação, há um ajuste necessário no cronograma original previsto no contrato de concessão, seja por dificuldades técnicas, alterações de escopo, questões financeiras ou climáticas, entre outras razões. Entretanto, opina-se por uma alteração para disciplinar o procedimento para as multas consolidadas até a reprogramação.

170. Quanto ao § 10 do art. 67 trouxe uma hipótese de discriminação no setor que não se justifica, salvo melhor juízo:

§10. A proporcionalidade da multa moratória de que trata o §5º se aplica apenas às concessionárias que aderirem ao Regulamento das Concessões Rodoviárias. *Grifo nosso*

171. Ora, o Regulamento de Concessões Rodoviárias se aplica a todos os contratos celebrados após sua vigência, independentemente de adesão. Alternativamente, aplica-se a todos os que aderirem voluntariamente, conforme disciplina o art. 3º da Resolução nº 5.950/2021 - RCR1. Assim, não se faz necessário replicar essa disposição nesta minuta, evitando assim a criação de situações discriminatórias não previstas atualmente. Dessa forma, sugere-se a exclusão do § 10 do art. 67.

172. Ademais, aconselha-se alguns ajustes visando o aprimoramento da norma:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 66. A penalidade de multa moratória poderá ser aplicada quando configurada a infração relativa a:</p> <p>(...)</p> <p>II - obra obrigatória, exceto as de ampliação de capacidade e estoque de melhorias, cujas regras serão previstas em contrato.</p> <p>III - descumprimento de medida cautelar; e</p> <p>IV - outras hipóteses previstas no contrato de concessão ou no Regulamento das Concessões</p>	<p>Art. 66. A penalidade de multa moratória deverá ser aplicada quando configurada a infração relativa a:</p> <p>(...)</p> <p>II - obra obrigatória;</p> <p>III - outras hipóteses previstas no contrato de</p>

<p>Rodoviárias. (...)</p> <p>§2º A pena de multa moratória não será submetida à dosimetria no caso concreto.</p> <p>§3º Na fiscalização de parâmetros de desempenho e conservação e de gestão econômico-financeira, não será lavrado auto de infração para aplicação de multa moratória.</p> <p>§4º Na hipótese de multa moratória, caso seja necessária a inspeção in loco, a contagem deverá ser suspensa a partir do envio de documentos pela concessionária referente ao saneamento da inconformidade até a data da inspeção.</p> <p>Art. 67. A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias poderá ser aplicada em caso de descumprimento de prazo, de escopo ou parâmetro técnico ou divergência em relação a norma técnica ou ao projeto de engenharia aceito pela ANTT em relação à obra obrigatória.</p> <p>§1º A multa moratória poderá ser lavrada pela Superintendência competente para cada obra obrigatória com inexecução total ou parcial, observado o disposto neste Capítulo e resolução específica.</p> <p>§2º Exauridas as medidas preventivas acerca da execução anual de obras obrigatórias que constate inexecução, a Superintendência competente realizará juízo preliminar quanto à existência de culpa concorrente ou exclusiva da concessionária, considerando a alocação de riscos prevista no contrato de concessão.</p> <p>§3º Constatando a existência de culpa da concessionária, a Superintendência competente instaurará o processo administrativo sancionador.</p> <p>§4º A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada por mês de atraso, ou fração residual inferior, e:</p> <p>I - por quilômetro ou fração inferior, para obras lineares, tais como duplicação, obra de manutenção de nível de serviço, túnel, correção de traçado, cabeamento, iluminação, faixa adicional e via marginal, sejam de estoque de melhorias ou não, a multa será calculada por quilômetro ou fração inferior;</p> <p>II - para obras não lineares, tais como edifício operacional, passarela, passagem inferior, ponto de parada de ônibus, retorno, interconexão e acesso, sejam de estoque de melhorias ou não, a multa será calculada por unidade.</p> <p>§5º A multa moratória será calculada pela multiplicação de percentual sobre o valor de referência da obra obrigatória, proporcional à parcela não executada da obra, indicada na manifestação técnica da fiscalização, conforme inciso I do § 2º do Art. 25, e terá a seguinte graduação:</p> <p>I - grupo 1: 0,9% (nove décimos por cento); e II - grupo 2: 1,8% (um inteiro e oito décimos por cento).</p> <p>§6º A multa moratória prevista no §5º será calculada pelo valor de referência da obra estabelecido:</p> <p>I - no contrato de concessão para a respectiva obra ou categoria de obra, para obras</p>	<p>concessão ou no Regulamento das Concessões Rodoviárias. (...)</p> <p>§2º A pena de multa moratória não será submetida a dosimetria.</p> <p>§3º Na hipótese de multa moratória, a contagem da mora será suspensa a partir do envio de documentos comprobatórios do cumprimento pela concessionária e, confirmado <i>in loco</i> o cumprimento, a interrupção retroagirá à data da comunicação pela concessionária.</p> <p>Art. 67. A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada até que a obra seja entregue conforme escopo, parâmetro técnico, norma técnica e projeto de engenharia aceito pela ANTT, de forma proporcional à parcela não executada da obra.</p> <p>§ 1º A Superintendência competente aplicará a multa moratória para cada obra obrigatória com inexecução total ou parcial, observando o disposto neste Capítulo e em resolução específica.</p> <p>§2º A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada por mês de atraso ou fração residual inferior, conforme os seguintes critérios:</p> <p>I - para obras lineares, tais como duplicação, manutenção de nível de serviço, túnel, correção de traçado, cabeamento, iluminação, faixa adicional e via marginal, sejam de estoque de melhorias ou não, a multa será calculada por quilômetro ou fração inferior;</p> <p>II - para obras não lineares, tais como edifício operacional, passarela, passagem inferior, ponto de parada de ônibus, retorno, interconexão e acesso, sejam de estoque de melhorias ou não, a multa será calculada por unidade.</p> <p>§3º A multa moratória será calculada pela multiplicação de percentual sobre o valor de referência da obra obrigatória, proporcional à parcela não executada da obra, indicada na manifestação técnica da fiscalização, conforme inciso I do § 2º do Art. 25, e terá a seguinte graduação:</p> <p>I - 0,9% (nove décimos por cento): pelo descumprimento de escopo, parâmetros técnicos, normas ou projetos aceitos pela ANTT, exceto quando previamente autorizados, mesmo que a obra tenha sido liberada para uso.</p> <p>II - 1,8% (um inteiro e oito décimos por cento): pelo descumprimento do prazo de conclusão da obra estabelecido no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.</p> <p>§4º A multa moratória prevista no §3º será calculada com base no valor de referência da obra, estabelecido conforme os seguintes critérios:</p> <p>I - para obras obrigatórias previstas inicialmente no contrato de concessão, o valor de referência será o estabelecido no contrato de concessão para a respectiva obra ou categoria de obra; e</p> <p>II - para obras obrigatórias não previstas inicialmente no contrato de concessão e determinadas pela ANTT, o valor de</p>
---	--

<p>obrigatórias previstas inicialmente no contrato de concessão; e</p> <p>II - no orçamento do respectivo projeto de engenharia aceito, para obras obrigatórias não previstas inicialmente no contrato de concessão.</p> <p>§7º Para apuração da multa moratória, o valor de referência da obra que trata o §6º será atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês que antecede sua aplicação, empregando como data base para o cálculo aquela utilizada na fonte de origem.</p> <p>§8º A contagem da multa moratória terá como: (...)</p> <p>II - termo final a data de envio pela concessionária à ANTT de comprovação de conclusão de ateste da conclusão da obra obrigatória para ateste pelo agente de fiscalização.</p> <p>§9º A contagem de que trata o § 8º será interrompida em caso de reprogramação de obra.</p> <p>§10. A proporcionalidade da multa moratória de que trata o §5º se aplica apenas às concessionárias que aderirem ao Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p>	<p>referência será o estabelecido no orçamento do respectivo projeto de engenharia aceito.</p> <p>§5º Para apuração da multa moratória, o valor de referência da obra tratado no §4º será atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês anterior à sua aplicação, empregando como data base para o cálculo aquela utilizada na fonte de origem.</p> <p>§6º A contagem da multa moratória terá como: (...)</p> <p>II - termo final a data da conclusão da obra obrigatória.</p> <p>§7º A comprovação de conclusão da obra obrigatória será atestada pelo agente de fiscalização após comunicação pela concessionária e verificação <i>in loco</i>.</p> <p>§8º A contagem de que trata o § 6º será interrompida em caso de reprogramação de obra, hipótese na qual a ANTT consolidará os valores apurados da multa moratória aplicada para fins de cobrança.</p>
--	---

e) Art. 69

173. O único ponto de atenção em relação ao dolo ou culpa por parte do administrador ou controlador é a forma como será realizada essa apuração, considerando que o artigo já pressupõe a constatação dessa condição.

174. Assim, recomenda-se a menção a forma de apuração da culpabilidade do administrador ou controlador.

175. Tendo em vista mudanças no Regime de Recuperação Regulatória mais a frente em que não mais prevê a venda assistida na presente minuta, opina-se pela seguinte alteração:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 69. Constatado dolo ou culpa por parte de administrador ou controlador, a este será aplicada multa específica no valor de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) da multa aplicada à concessionária.</p> <p>(...)</p> <p>§4º Caso ocorra a venda assistida ou a troca de controle societário, permanecerá responsabilização pessoal dos administradores que tenham, antes das operações de venda de troca, incorrido em culpa ou dolo na prática de infrações previstas nessa Resolução, contrato ou em outras normas jurídicas.</p>	<p>Art. 69. Será aplicada multa específica no valor de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) da multa aplicada à concessionária ao administrador ou controlador que tiver agido com dolo ou culpa no cometimento da infração.</p> <p>(...)</p> <p>§4º Caso ocorra a troca de controle societário, permanecerá responsabilização pessoal dos administradores que tenham, antes das operações, incorrido em culpa ou dolo na prática de infrações previstas nessa Resolução, contrato ou em outras normas jurídicas.</p>

f) Art. 71 a 75

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

Aplica-se a penalidade de multa moratória por dia de atraso na execução física, nos termos do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2007, Item 19.14, quando do término da respectiva obra (marco final), sendo a data final no cronograma o marco inicial do cômputo da mora.

A diretriz está correta, aplicável unicamente às obras e serviços obrigatórios, encontrando fundamento na cláusula 19.14 do Contrato de Concessão. **Vencido o prazo para a conclusão de obra ou serviço obrigatório, inicia-se o cômputo da mora, que deve ser consolidada anualmente em processo administrativo próprio**, calculando-se a multa respectiva pela multiplicação dos dias em mora pela quantidade de URTs (5 URTs para obras e 8 URTs para

operação do lote rodoviário), a cada ano.

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

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

178. A multa moratória é um mecanismo importante de *enforcement* para garantir o cumprimento das obrigações contratuais, e essa é a preocupação da Procuradoria.

179. A finalidade da multa é induzir a concessionária a cumprir suas obrigações de maneira eficiente e no prazo estipulado, sem criar um ônus excessivo que comprometa a viabilidade do contrato. Exatamente por isso, a multa moratória se encerra no momento da nova fiscalização, devendo ser consolidada e enviada para fins de cobrança da multa. **Nessa linha sugere-se uma modificação do art. 71.**

180. Noutro giro verbal, **propõe-se a exclusão dos artigos 73 e 74 da presente minuta, com melhor disciplina dentro do capítulo XI, que dispõe sobre o Acordo Substitutivo de Multas.** A concessão de desconto sobre multas transitadas em julgado deve ocorrer no contexto de um acordo substitutivo, e não de forma automática, como sugerem os dispositivos. É fundamental tratar essas multas com o devido cuidado, assegurando que qualquer desconto seja analisado e acordado, dentro de parâmetros mais restritivos.

181. Por fim, **opina-se por ajustes redacionais** que tragam maior clareza ao texto da norma:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 71. O valor da multa não poderá ultrapassar o limite previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001.</p> <p>Parágrafo único. Atingido o limite legal de que trata o <i>caput</i>, a Superintendência competente adotará as providências para cobrança.</p> <p>Art. 72. Sobre o valor da multa aplicada no âmbito do processo administrativo sancionador, em caso de renúncia expressa, será concedido desconto de:</p> <p>I - 40% (quarenta por cento), na hipótese de a concessionária renunciar ao direito de apresentar defesa prévia; e</p> <p>II - 20% (vinte por cento), na hipótese de a concessionária renunciar ao direito de apresentar recurso e efetuar o pagamento da multa, no prazo de dez dias contado a partir da decisão de primeira instância.</p> <p>§1º O desconto de que trata este artigo será aplicado em caso de pagamento espontâneo da multa, após o cálculo do valor final devido.</p> <p>§2º A renúncia de que trata este artigo é irretratável e constitui confissão de dívida.</p> <p>Art. 73. Sobre o valor das multas transitadas em julgado administrativamente será concedido desconto de 25% (vinte e cinco por cento) caso a concessionária apresente manifestação referente a todas as penalidades aplicadas até o momento da manifestação, contendo:</p> <p>I - renúncia ao direito de impugnar aplicação e a cobrança em processo judicial ou arbitral; e</p> <p>II - anuência com a prerrogativa da ANTT em promover a satisfação do crédito decorrente de multa transitada em julgado mediante:</p> <p>a) transferência do respectivo valor no mecanismo de contas da concessão, caso existente; ou</p> <p>b) reversão à modicidade tarifária em</p>	<p>Art. 71. O valor da multa específica não poderá ultrapassar o limite previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001.</p> <p>§ 1º A Superintendência competente adotará as providências para cobrança ao atingir o limite legal de que trata o <i>caput</i>.</p> <p>§ 2º O valor da multa moratória será consolidado anualmente após o encerramento do ciclo da fiscalização, sendo então enviado para fins de cobrança.</p> <p>§ 3º Iniciado novo ciclo de fiscalização, se constatado que a obrigação continua sendo descumprida, deve ser aplicada nova multa moratória.</p> <p>Art. 72. Sobre o valor da multa correspondente à infração cometida, no âmbito do processo administrativo sancionador, será concedido desconto de:</p> <p>I - 40% (quarenta por cento), caso a concessionária reconheça o cometimento da infração em manifestação apresentada no prazo da defesa prévia e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de 30 dias após notificação da ANTT; e</p> <p>II - 20% (vinte por cento), caso a concessionária renuncie ao direito de apresentar recurso e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de 30 dias contado da notificação da decisão de primeira instância.</p> <p>Art. 73. Sobre o valor das multas transitadas em julgado administrativamente será concedido desconto de 25% (vinte e cinco por cento) caso a concessionária apresente manifestação referente a todas as penalidades aplicadas até o momento da manifestação, contendo:</p> <p>I - renúncia ao direito de impugnar aplicação e a cobrança em processo judicial ou arbitral; e</p> <p>II - anuência com a prerrogativa da ANTT em promover a satisfação do crédito decorrente de multa transitada em julgado mediante:</p> <p>a) transferência do respectivo valor no</p>

<p>revisão.</p> <p>Art. 74. A satisfação do crédito decorrente de multa transitada em julgado será implementada, a critério da ANTT, pelos seguintes meios, alternativa ou cumulativamente:</p> <p>I - transferência do respectivo valor no mecanismo de contas da concessão, caso existente;</p> <p>II - reversão à modicidade tarifária em revisão; e</p> <p>III - cobrança pecuniária.</p> <p>§1º Constatado o inadimplemento da concessionária, a Superintendência competente, observados os procedimentos estabelecidos em legislação específica, promoverá contra ela os meios de cobrança, também aplicáveis ao garantidor, tais como:</p> <p>I - inscrição da concessionária no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal (CADIN); e</p> <p>II - encaminhamento para inscrição do débito em dívida ativa e ajuizamento de execução fiscal, mediante atuação do órgão de representação judicial.</p> <p>§2º Os meios de cobrança contra a concessionária e o garantidor podem ser adotados em face de ambos os devedores, isolada ou conjuntamente, a critério da Superintendência competente.</p> <p>Art. 75. O parcelamento de débitos para quitação de multas aplicadas observará o disposto em regulamentação específica.</p>	<p>mecanismo de contas da concessão, caso existente; ou</p> <p>b) reversão à modicidade tarifária em revisão.</p> <p>Art. 74. A satisfação do crédito decorrente de multa transitada em julgado será implementada, a critério da ANTT, pelos seguintes meios, alternativa ou cumulativamente:</p> <p>I - transferência do respectivo valor no mecanismo de contas da concessão, caso existente;</p> <p>II - reversão à modicidade tarifária em revisão; e</p> <p>III - cobrança pecuniária.</p> <p>§1º Constatado o inadimplemento da concessionária, a Superintendência competente, observados os procedimentos estabelecidos em legislação específica, promoverá contra ela os meios de cobrança, também aplicáveis ao garantidor, tais como:</p> <p>I - inscrição da concessionária no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal (CADIN); e</p> <p>II - encaminhamento para inscrição do débito em dívida ativa e ajuizamento de execução fiscal, mediante atuação do órgão de representação judicial.</p> <p>§2º Os meios de cobrança contra a concessionária e o garantidor podem ser adotados em face de ambos os devedores, isolada ou conjuntamente, a critério da Superintendência competente.</p> <p>Art. 73. O parcelamento de débitos para quitação de multas aplicadas observará o disposto em regulamentação específica.</p>
---	--

2.4.9 Capítulo IX – Denúncia espontânea

182. A possibilidade de denúncia espontânea pela concessionária, antes da realização de qualquer ação de fiscalização pela agência reguladora, é um dispositivo que merece uma reflexão aprofundada.

183. Este instituto tem o potencial de incentivar a transparência e a responsabilidade proativa por parte das concessionárias, permitindo que elas reconheçam e corrijam suas falhas antes de serem detectadas por uma fiscalização oficial.

184. Entretanto, é necessário ponderar a real efetividade dessa medida. A principal questão a ser considerada é se a denúncia espontânea, na ausência da pressão de uma fiscalização iminente, resultará de fato em um comportamento mais diligente e comprometido por parte das concessionárias. Existem dúvidas legítimas sobre se as concessionárias aproveitarão essa oportunidade de maneira genuína para melhorar o cumprimento de suas obrigações contratuais, ou se utilizarão essa opção de maneira estratégica apenas para mitigar penalidades.

185. Adicionalmente, é fundamental avaliar se a inclusão desse dispositivo trará benefícios concretos ao processo de fiscalização e ao cumprimento contratual. A possibilidade de denúncia espontânea pode, em alguns casos, gerar ineficiências, dificultando a aplicação de sanções.

186. Por fim, deixo alguns questionamentos para reflexão da agência: (i) os prazos estabelecidos para o saneamento das irregularidades são adequados e realistas, considerando a natureza das diferentes infrações? (ii) a exigência de um plano para evitar reincidência é suficiente para garantir melhorias sustentáveis no cumprimento das obrigações contratuais? (iii) como se pretende coibir eventuais abusos das concessionárias que, percebendo que não cumprirá os prazos contratuais, faz a denúncia espontânea para ter uma prorrogação de prazo?

187. Em suma, esta Procuradoria não comprehendeu bem a razão pela qual optou por, na denúncia espontânea, conferir o prazo de até um mês para que a concessionária demonstre o saneamento de infrações relativas a parâmetros de desempenho dos serviços operacionais. Em sendo serviços operacionais, parece inviabilizada a possibilidade de correção, se estivermos falando dos parâmetros já desatendidos no passado e que foram objeto da denúncia espontânea.

188. Deixa-se assim essa observação para que a área técnica se certifique de que essa é de fato o propósito perseguido, e se faz sentido, ou não, o nosso apontamento.

189. Dito isto, propõe-se algumas melhorias redacionais:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 77. A concessionária poderá, antes da realização de qualquer ação de fiscalização pela ANTT, apresentar denúncia espontânea, indicando a ocorrência de inconformidade e a adoção de medidas efetivas e imediatas voltadas ao seu saneamento.</p> <p>(...)</p> <p>§3º É vedada a apresentação de denúncia espontânea:</p>	<p>Art. 77. A concessionária poderá, antes da realização de qualquer ação de fiscalização pela ANTT, apresentar denúncia espontânea, indicando a ocorrência de descumprimento de obrigação contratual e a adoção de medidas efetivas e imediatas para seu saneamento.</p> <p>(...)</p> <p>§2º É vedada a apresentação de denúncia espontânea:</p>
<p>I - a respeito de mesma inconformidade que tenha sido objeto de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta; e</p> <p>II - relativa a inconformidade sobre obras obrigatórias e sobre parâmetros de desempenho nos trinta dias que antecederem o término do ano-concessão.</p>	<p>I - a respeito do mesmo descumprimento de obrigação contratual que tenha sido objeto de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta; e</p> <p>II - referente ao descumprimento de obrigação contratual sobre obras obrigatórias e sobre parâmetros de desempenho nos trinta dias que antecederem o término do ano-concessão.</p>
<p>Art. 78. Apresentada a denúncia espontânea, a concessionária deverá demonstrar saneamento da irregularidade em até:</p> <p>(...)</p> <p>VI - o prazo assinado pela Superintendência competente, para infrações relativas a outras obrigações.</p>	<p>Art. 78. Apresentada a denúncia espontânea, a concessionária deverá demonstrar saneamento da irregularidade em até:</p> <p>(...)</p> <p>VI - o prazo estabelecido pela Superintendência competente para infrações relativas a outras obrigações.</p>
<p>Parágrafo único. No mesmo prazo previsto no <i>caput</i>, a concessionária deverá apresentar plano para evitar reincidência na inconformidade de mesma natureza.</p>	<p>Parágrafo único. No mesmo prazo previsto no <i>caput</i>, a concessionária deverá apresentar um plano para evitar a reincidência de descumprimento de obrigação contratual da mesma natureza.</p>
<p>Art. 79. O acompanhamento do saneamento das inconformidades indicadas em denúncia espontânea competirá:</p> <p>I - à unidade competente, para infrações relativas a obras obrigatórias e a parâmetros de desempenho; e</p> <p>II - à Superintendência competente, nas demais hipóteses.</p> <p>Parágrafo único. Superado o prazo sem saneamento da inconformidade, o agente de fiscalização adotará as medidas cabíveis.</p>	<p>Art. 79. O acompanhamento do saneamento do descumprimento de obrigação contratual indicado em denúncia espontânea será de competência:</p> <p>I - da unidade competente, para infrações referentes a obras obrigatórias e parâmetros de desempenho; e</p> <p>II - da Superintendência competente, nas demais hipóteses.</p> <p>Parágrafo único. Superado o prazo sem saneamento do descumprimento indicado, o agente de fiscalização deverá lavrar auto de infração e aplicar a penalidade correspondente.</p>
<p>Art. 80. (...)</p> <p>I - exclui a responsabilidade da concessionária, caso cumpridas as condicionantes de que trata o art. 77; e</p> <p>II - configura assunção de responsabilidade e renúncia ao direito de defesa e de recurso, em caso de não saneamento da inconformidade, desde que o não saneamento e suas consequências estejam diretamente ligados aos fatos constantes da denúncia.</p>	<p>Art. 80. (...)</p> <p>I - a não aplicação de penalidade à concessionária, caso cumpridas as condicionantes de que trata o art. 77; e</p> <p>II - o reconhecimento do descumprimento de obrigação contratual e a renúncia ao direito de defesa e de recurso, caso o descumprimento não seja sanado nos prazos correspondentes.</p>

2.4.10. Capítulo X – Termo de Ajustamento de Conduta e Acordo Substitutivo de Penalidades

190. O acordo substitutivo de penalidades é um instrumento utilizado na esfera administrativa para substituir a aplicação de sanções tradicionais, como multas, por compromissos assumidos pela parte infratora para corrigir irregularidades e melhorar sua conduta futura. Este tipo de acordo visa promover a colaboração e a proatividade na resolução de problemas, incentivando a conformidade com as normas regulamentares de maneira mais eficiente e menos punitiva. Na sua essência é o atual Termo de

Ajustamento de Condutas – Multas.

191. No entanto, propõe-se uma mudança de terminologia jurídica para prestigiar o modelo de administração consensual da administração pública, que consiste em tomar decisões com a participação de particulares e outros interessados, especialmente sob a forma de acordos, transações, ajustes bilaterais ou negócios jurídicos.

192. É inegável que a consensualidade aumenta a eficácia dos atos administrativos, pois as soluções elaboradas conjuntamente tendem a diminuir a litigiosidade das decisões do Poder Público. Nesse sentido, Vitor Schirato e Juliana Bonacorsi de Palma destacam que a adoção de mecanismos consensuais pela administração confere maior robustez às relações jurídico-administrativas, já que decisões formadas por consenso geralmente são mais respeitadas do que aquelas impostas unilateralmente^[3].

193. A Lei de Introdução do Direito Brasileiro (LINDB) passou a dar uma contribuição significativa ao movimento de consensualidade da administração pública ao estabelecer, em seu art. 26 a possibilidade de celebrar compromissos administrativos, proporcionando maior segurança jurídica e eficiência^[4].

194. Ao estabelecer uma regra que permite o uso de compromissos na administração pública, a LINDB transforma esse instituto, que anteriormente era limitado a alguns setores do direito administrativo especial, em um elemento central do direito administrativo geral, eliminando a necessidade de edições específicas de autorizações para que a administração pública possa utilizá-los^[5].

195. A celebração de um acordo administrativo entre a ANTT e a concessionária é amplamente mais vantajosa para ambas as partes envolvidas, em comparação com a perpetuação de disputas administrativas ou judiciais. Primeiramente, a natureza colaborativa de um acordo permite que soluções sejam alcançadas de maneira mais rápida e eficiente, evitando os atrasos e custos associados a longos processos litigiosos. Isso beneficia não apenas a agência reguladora e a concessionária, mas também os usuários finais, que podem ver uma resolução mais ágil e a continuação dos serviços essenciais.

196. Além disso, a consensualidade na tomada de decisões promove um ambiente de cooperação e confiança mútua. Quando as partes trabalham juntas para encontrar soluções, há uma maior probabilidade de que as decisões sejam respeitadas e implementadas com diligência, diminuindo a incidência de futuras infrações e conflitos. Isso se deve ao fato de que as soluções consensuais são vistas como justas e equilibradas, refletindo as necessidades e preocupações de ambas as partes^[6].

197. Por outro lado, permitir que a relação entre a agência reguladora e a concessionária se deteriore em discussões administrativas ou judiciais pode gerar uma série de desvantagens. Litígios prolongados consomem recursos significativos de tempo e dinheiro, que poderiam ser mais bem utilizados na melhoria e manutenção dos serviços concedidos. Além disso, disputas judiciais frequentemente resultam em decisões que podem não atender ao interesse público.

198. Outro aspecto importante é a previsibilidade e estabilidade que um acordo administrativo proporciona. Ao invés de depender da incerteza de um resultado judicial, as partes podem negociar termos que sejam mutuamente benéficos e garantir que esses termos sejam claros e exequíveis^[7].

199. Portanto, a celebração de acordos administrativos é uma prática que deve ser encorajada e valorizada. Ela não só facilita a resolução de conflitos de maneira mais eficaz e eficiente, mas também fortalece a relação entre a agência reguladora e a concessionária, promovendo um ambiente de trabalho colaborativo que beneficia todas as partes envolvidas e, em última análise, os usuários.

200. Nesse cenário de administração pública consensual, a atividade sancionatória vem se desprendendo do seu caráter repressivo, como a única resposta necessária à infração, e adquirindo um papel de meio para alcançar interesse público^[8]. Assim, temos o TAC – plano de ação e o TAC – multas, nos quais a concessionária participa na tomada de decisão administrativa, ao negociar o conteúdo do acordo.

201. O TAC – Plano de Ação, previsto na Resolução n.º 5823/18, como o próprio nome sugere, visa ao restabelecimento/ajustamento dos comportamentos desejados pela administração pública, bem como à reparação de eventuais prejuízos causados. Para a concessionária esse instrumento também é interessante, pois busca mitigar a aplicação das penalidades.

202. Assim, o TAC pode ser celebrado para corrigir descumprimentos de obrigações contratuais verificados durante a fiscalização dos contratos de concessão. O plano incluirá, além de outras cláusulas, o conjunto de obras a ser executado pela concessionária, acompanhado de cronogramas detalhados, bem como o acompanhamento e a fiscalização dessas obras.

203. Ressalta-se que, o TAC - Plano de Ação é projetado para garantir que as concessionárias adotem medidas corretivas específicas para atender às obrigações contratuais e regulatórias e continuarão a existir por ser um mecanismo útil para promover a conformidade e eficiência operacional.

204. Já o chamado TAC – Multas visa a adoção de medidas de compensação em decorrência de irregularidades verificadas no âmbito de Processos Administrativos Simplificados (PAS) em trâmite perante a agência reguladora. Esse mecanismo permite a conversão de processos de multa em obras ou serviços voltados à melhoria da rodovia.

205. Os PAS são suspensos e é concedido um desconto sobre os valores das multas, com a condição de que a Concessionária se comprometa, por exemplo, a aplicar esses valores na realização de novas obras de melhoria da rodovia, não previstas no Contrato de Concessão.

206. Nota-se que o que a Resolução n.º 5823/2018 denomina de TAC – Multas é, na verdade, um acordo substitutivo de penalidade, pois, segundo Palma (2015, p. 252), serve: (i) como um instrumento de substituição da sanção administrativa por novos investimentos na melhoria da rodovia; e (ii) para suspender o trâmite do processo administrativo sancionador e, após o seu cumprimento, declarar-se-á a extinção e arquivamento dos PAS^[9].

207. Diferentemente do TAC – plano de ação, a modalidade multas não implica readequação de comportamento pela concessionária, mas sim a substituição de uma sanção administrativa por novos investimentos na concessão. Dessa forma, adequa-se terminologicamente ao conceito de acordo substitutivo de penalidade.

208. Ressalta-se ainda que a proposta não altera a essência do instrumento, não havendo mudanças substanciais a proposta apresentada à audiência Pública que justifiquem uma nova submissão. Trata-se apenas uma correção terminológica do instituto.

209. Por todo o exposto, **sugere-se a alteração do termo de ajustamento de conduta na modalidade multas por acordo substitutivo, permanecendo o termo de ajustamento de conduta na modalidade plano de ação em um capítulo próprio.**

210. Segue a proposta desta Procuradoria Federal para os instrumentos jurídicos:

3. CAPÍTULO X
4. TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA
Art. 76. A concessionária poderá celebrar Compromisso de Ajustamento de Conduta com a ANTT, com o objetivo de corrigir descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares.
Parágrafo único: A celebração do Compromisso de Ajustamento de Conduta interrompe a mora, em relação às obrigações objeto do ajuste, a partir do início de sua eficácia.
Art. 77. O compromisso de ajustamento de conduta será tomado por meio de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC e terá eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de junho de 1985.
Art. 78. O termo de ajustamento de conduta seguirá modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente, devendo conter, no mínimo:
I) Descrição das obrigações descumpridas:
a) Discriminação detalhada das obrigações contratuais, legais ou regulamentares descumpridas.
b) Referência específica aos dispositivos descumpridos.
c) Processos administrativos que tenham por objeto o acompanhamento e a fiscalização de cada obrigação, se houver.
d) Valor de cada obrigação descumprida, ainda que de forma estimada, se for o caso.
II) Plano de ação para correção dos descumprimentos:
a) Detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para corrigir os descumprimentos.
b) Recursos financeiros e materiais a serem empregados.
c) Prazos específicos para a implementação de cada ação.
III) Cronograma de execução
a) Cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das obrigações pactuadas.
b) Prazo individual para correção de cada obrigação descumprida.
IV) Garantias:
a) Tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das obrigações.
b) Valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das obrigações pactuadas.
c) Prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do TAC, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.
V) Fiscalização e Monitoramento
a) Mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no TAC.
b) Responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das obrigações.
c) Procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do TAC após o seu termo final.
VI) Penalidades pelo descumprimento
a) Penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das obrigações pactuadas.
b) Critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.
VII) Valor de referência do TAC
VIII) Procedimento de revisão e ajustes no TAC
Art. 79. O valor de referência do TAC será o somatório dos valores das obrigações que constituam seu objeto, corrigido monetariamente da data do inadimplemento até a data de assinatura do termo.

Parágrafo único: A atualização dos valores das obrigações de que trata o caput será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

Art. 80. O termo de ajustamento de conduta preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento. §1º A garantia de que trata o caput deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor de referência.

§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do termo de ajustamento de conduta sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.

§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no art. 78 possam ser revertidas em desconto tarifário.

Art. 81. A extinção do termo de ajustamento de conduta por descumprimento não exime a concessionária de executar as obrigações inadimplidas e previstas no contrato de concessão.

Art. 82. O termo de ajustamento de conduta preverá a aplicação de multa, observada a seguinte graduação:

I: 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas.

II: 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

III: 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

Art. 84. Para preservação do equilíbrio econômico-financeiro, os efeitos financeiros decorrentes das alterações implementadas pelo termo de ajustamento de conduta em relação ao cronograma físico vigente da concessão serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à sua assinatura.

Parágrafo único. O TAC deverá prever a aplicação de desconto de reequilíbrio em razão de eventuais atrasos ou inexecução das obrigações nele previstas, a ser considerado na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao seu cumprimento.

Art. 85. A existência de ação judicial correlata não impede que seja firmado o Termo de Ajustamento de Conduta.

Art. 86. A assinatura do TAC deve ser precedida de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei 9.469/97

5. CAPÍTULO XI

6. ACORDO SUBSTITUTIVO

Art. 87. A ANTT poderá celebrar Acordo Substitutivo de Multas com a concessionária, visando converter penalidades pecuniárias em obrigações de investimento ou outras ações de interesse público, em benefício dos usuários da concessão.

§1º O Acordo Substitutivo de Multas poderá abranger penalidades ainda em apuração ou com decisão de mérito definitiva, desde que não inscritas em dívida ativa.

§2º É condição para a eficácia do Acordo Substitutivo de Multas que a concessionária renuncie à pretensão em todas as demandas judiciais que envolvam os processos sancionatórios que constituam objeto do ajuste.

§3º A tramitação do Acordo Substitutivo de Multas não suspende o andamento dos processos administrativos sancionadores correlatos.

Art. 88. As formas de conversão previstas no Acordo Substitutivo de Multas, aplicadas combinada ou isoladamente, são:

I – Desconto ou redução tarifária;

II - Depósito do valor do Acordo em conta específica no âmbito do mecanismo de contas da concessão, a ser utilizada em processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão em favor dos usuários da rodovia;

III - Implementação de novas obrigações para a concessionária, que não estavam previstas originalmente no contrato de concessão; e

IV - Compensação no processo de apuração final de haveres e deveres, nos casos em que o tempo de vigência restante do contrato não for compatível com as medidas previstas nos incisos anteriores.

§1º Nos casos dos incisos I e IV, a implementação do Acordo Substitutivo de Multas independe de qualquer ação da concessionária, cabendo à ANTT a adoção das medidas necessárias à sua efetivação.

§2º Na hipótese do inciso II, a eficácia do acordo substitutivo fica condicionada ao efetivo depósito do valor na conta correspondente.

Art. 89. O valor das penalidades que envolvam os processos sancionatórios objeto do ajuste poderá sofrer desconto máximo nos seguintes percentuais:

I - 50% (cinquenta por cento) para concessionária de classe A ou B;

II - 45% (quarenta e cinco por cento) para concessionária de classe C; e

III - 40% (quarenta por cento) para concessionária de classe D.

§1º Os descontos máximos previstos no caput somente serão concedidos caso o acordo abranja a totalidade de processos administrativos sancionadores não

transitados em julgado na esfera administrativa, no momento do protocolo da proposta de acordo, e implica renúncia a discussão de mérito em todos eles.

§2º Caso a concessionária opte pela inclusão de apenas parte de seu acervo de processos administrativos sancionadores, os descontos serão graduados da seguinte maneira:

Classes	1 ^a instância	2 ^a instância
A	45%	35%
B	40%	30%
C	35%	25%
D	30%	20%

§ 3º Não será concedido desconto sobre os valores das multas nos processos com decisão definitiva já transitada em julgado.

§4º Os descontos tratados neste artigo não serão cumulativos com quaisquer outros descontos previstos em normas da ANTT.

Art. 90. O Acordo Substitutivo de Multas observará o modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente e será acompanhado de anexos contendo:

I - os números dos processos administrativos sancionadores;

II - a respectiva fase processual de cada um deles, evidenciando a instância em que tramita;

III - o valor pecuniário de cada penalidade;

IV - o desconto concedido, de forma global ou individual, se for o caso; e

V - renúncia da concessionária às ações judiciais correlatas.

Art. 91. Nas hipóteses em que o Acordo Substitutivo de Multas implicar a execução de novas obrigações, o termo deverá conter, além dos requisitos previstos no art. 4º, no mínimo, as seguintes informações:

I. Descrição das Novas Obrigações:

a) Discriminação detalhada das novas obrigações de investimento ou ações de interesse público a serem implementadas pela concessionária;

b) Apresentação da relação dos investimentos classificados por ordem de prioridade, estabelecida por meio de análise multicritério, considerando elementos como aprimoramento da segurança viária, melhoria do nível de serviço, abrangência de usuários beneficiados e necessidade de desapropriação, licenciamento ambiental ou outra autorização governamental;

c) Referência específica aos objetivos e benefícios esperados das novas obrigações;

d) Valor total estimado de cada nova obrigação, com todos os custos relacionados, inclusive os custos com projetos, estudos, licenciamentos, royalties, remoção de interferência, desapropriação, conservação, manutenção, operação e monitoração, se for o caso;

II. Plano de Ação para Implementação das Novas Obrigações:

a) Detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para implementar as novas obrigações;

b) Recursos financeiros e materiais a serem empregados;

c) Prazos específicos para a implementação de cada ação.

III. Cronograma de Execução:

a) Cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das novas obrigações pactuadas;

b) Prazo individual para a implementação de cada nova obrigação.

IV. Garantias:

a) Tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das novas obrigações;

b) Valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das novas obrigações pactuadas;

c) Prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do Acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.

IV. Fiscalização e Monitoramento:

a) Mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no Acordo;

b) Responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das novas obrigações;

c) Procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do Acordo após o seu termo final.

VI. Penalidades pelo Descumprimento:

a) Penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das novas obrigações pactuadas;

b) Critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.

VII. Procedimento de Revisão e Ajustes no Acordo

VIII. Valor de Referência do Acordo.

Art. 92. O valor de referência do Acordo Substitutivo de Multas será o somatório dos

valores das penalidades aplicáveis, relativos aos processos administrativos sancionatórios incluídos no Acordo.

Parágrafo único: A atualização dos valores das obrigações de que trata o caput será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

Art. 93. Os valores estimados dos investimentos serão considerados no fluxo de dispêndios marginais decorrentes do Acordo Substitutivo de Multas.

Parágrafo único. Os valores obtidos de projeto executivo e orçamento efetivamente aceitos pela ANTT substituirão os valores estimados, até o limite estabelecido no Acordo.

Art. 94. Na hipótese do art. 5º, o Acordo Substitutivo de Multas preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.

§1º A garantia de que trata o caput deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor total das novas obrigações previstas no Acordo.

§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do Acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.

§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no art. 97 possam ser revertidas em desconto tarifário.

Art. 95. A fiscalização do cumprimento do Acordo Substitutivo de Multas será realizada conforme estabelecido no termo de acordo, podendo ser fixados marcos intermediários de fiscalização, conforme metas do plano de ação.

§1º Para cada etapa, será elaborado um relatório preliminar de fiscalização e, ao final, um relatório final, que documentarão o progresso e a conclusão das obrigações estabelecidas.

§2º A concessionária será notificada para manifestar-se sobre os relatórios preliminares e sobre o Relatório Final no prazo de quinze dias.

§3º Apresentada ou não a manifestação pela concessionária no prazo de que trata o §2º, a Superintendência competente elaborará parecer final e submeterá proposta de deliberação à Diretoria Colegiada, apontando o cumprimento, descumprimento parcial ou total do Acordo, com as consequências decorrentes.

§4º O Acordo será considerado cumprido se atingido percentual superior a 90% de execução acumulada das obrigações estabelecidas, permanecendo a concessionária obrigada a concluir as obras ou investimentos já iniciados, para garantir sua plena funcionalidade.

Art. 96. O acordo deve conter cláusula que preveja que, na hipótese de impossibilidade total ou parcial de cumprimento das novas obrigações estabelecidas por razões não atribuíveis à concessionária, a parcela restante das obrigações será convertida em redução tarifária, desde que a parte executada seja plenamente funcional.

Art. 97. Quando constatado o descumprimento total ou parcial das novas obrigações assumidas no Acordo Substitutivo de Multas, serão aplicáveis multas com a seguinte graduação:

I: 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas.

II: 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

III: 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

Parágrafo único. O valor não executado, acrescido dos valores das multas previstas nesse dispositivo, serão convertidos em desconto tarifário na revisão ordinária subsequente à deliberação da ANTT acerca do cumprimento do Acordo.

Art. 98. A espécie de Termo de Ajustamento de Condutas (TAC-Multas), prevista no art. 1º, §3º da Resolução n.º 5.823/18, deixa de ser aplicável às concessões rodoviárias a partir da vigência desta norma.

Art. 99. As normas procedimentais estabelecidas na Resolução n.º 5823/18 regerão o processamento do Acordo Substitutivo de Multas até a edição de regramento específico pela ANTT.

Art. 100. A assinatura do Acordo Substitutivo de Multas deve ser precedida de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei 9.469/97.

2.4.11. Capítulo XI – Classificação das concessionárias

a) arts. 97 a 113

211. Conforme exposto anteriormente, a regulação responsável sugere uma abordagem regulatória na qual o comportamento estatal se ajusta em resposta ao comportamento regulado.

212. A partir da delimitação da regulação responsável, é inequívoco que o modelo de regulação normativa pressupõe um amadurecimento regulatório, que não se fundamenta exclusivamente na aplicação de sanções^[10].

213. O ranqueamento das concessionárias, conforme sinalizado na Resolução nº 5.950/2021 – RCR1, oferece um tratamento diferenciado com base em uma classificação, e encontra sólido respaldo na teoria da pirâmide regulatória de Ayres e Braithwaite¹¹¹. Esta teoria propõe uma abordagem escalonada para a regulação, onde o tratamento dispensado às entidades reguladas varia de acordo com seu nível de conformidade e desempenho.

214. Ao implementar uma classificação anual das concessionárias, a ANTT adota um modelo que incentiva o cumprimento das obrigações contratuais e regulamentares. As concessionárias que demonstram alto desempenho e aderência às normas recebem um tratamento fiscalizatório menos rigoroso, promovendo um ambiente de cooperação e confiança. Por outro lado, aquelas que apresentam desempenho insatisfatório são sujeitas a um monitoramento mais intenso e a medidas corretivas mais rigorosas.

215. A aplicação desta metodologia, inspirada na pirâmide regulatória, permite uma utilização mais eficiente dos recursos de fiscalização, direcionando esforços onde são mais necessários e recompensando o bom comportamento regulatório. Dessa forma, a ANTT não apenas assegura a conformidade e a qualidade dos serviços prestados, mas também fomenta uma cultura de melhoria contínua entre as concessionárias.

216. Nesse ponto, embora constatada a importância desse mecanismo regulatório que agora se busca implantar, fazemos a ressalva de que esta Procuradoria não tem meios, e tampouco legitimidade, de certificar se a disciplina de fato será capaz de alcançar os propósitos buscados.

217. Sendo assim, é nosso dever ressaltar que as disposições ali traçadas são de extrema complexidade, envolvem a aferição de inúmeros itens e subitens, em relação aos quais não é possível, ao menos não para nós, antever a sua pertinência ou adequação. Essa é, por certo, atribuição da área técnica que vem, há tempos, amadurecendo essa abordagem. Vale aqui, não obstante, uma reflexão sobre a capacidade da ANTT de aferir, anualmente, todos aqueles elementos, com toda a sua complexidade de aspectos, em relação a todas as concessões por ela geridas.

218. Sem prejuízo dessa constatação, chamamos a atenção para a dúvida interpretativa em relação ao seguinte dispositivo:

Art. 104. A Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração dos dados relativos aos indicadores em até seis meses antes do início da sua vigência.

219. É preciso que se esclareça a que “início de vigência” o artigo se refere.

220. Outro ponto que merece atenção é a necessidade de excluir entidade representativa na parte da CLASSIFICAÇÃO DA CONCESSIONÁRIAS:

Art. 106. Após concluída a análise da manifestação da concessionária, ato da Superintendência competente aprovará a classificação das concessionárias.

§1º Em função da classificação apurada, a Superintendência dará ciência à concessionária, assegurando-lhe o direito de se manifestar acerca dos resultados.

§2º Qualquer concessionária ~~ou sua entidade representativa~~ poderá recorrer à Diretoria em face dos cálculos e das notas constantes da classificação das concessionárias, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato de que trata o *caput*.

221. Entidade representativa não tem relação com a ANTT, de forma que não possui legitimidade de falar pela concessionária.

222. Outro ajuste necessário é no §5º do art. 106 que reza: "Caso, por qualquer razão, seja invalidada a classificação ou a nota de concessionária específica, a esta será dispensado o tratamento fiscalizatório aplicável à classe C ou a classificação anteriormente aprovada, o que for pior."

223. Entendemos ser mais adequado a manutenção tão-somente a redação do § 4º que dispõe:

§4º Caso a classificação das concessionárias seja **invalidada ou tenha sua aplicação impedida por qualquer razão, será aplicada** a classificação anteriormente aprovada.

224. Diante disso, sugere-se apenas modificações no texto visando maior fluidez.

Redação atual	Sugestão de redação
Art. 97. A Superintendência competente aprovará a classificação das concessionárias, considerando o atendimento às obrigações previstas nos contratos de concessão e na regulação da ANTT, a partir da qual será dispensado tratamento fiscalizatório diferenciado às concessionárias. § 1º A classificação das concessionárias terá	Art. 97. As concessionárias serão classificadas pela Superintendência competente, considerando cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão e na regulação da ANTT, a partir da qual será dispensado tratamento fiscalizatório diferenciado. § 1º A classificação das concessionárias será realizada anualmente e vigorará durante o período de vigência do plano anual de fiscalização do ano civil subsequente à sua

<p>periodicidade anual e vigorará durante a vigência do plano anual de fiscalização do ano civil subsequente à sua aprovação.</p>	<p>aprovação.</p>
<p>§ 2º A definição dos indicadores e parâmetros na metodologia de classificação das concessionárias não altera o dever da concessionária de atender ao escopo, aos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações, conforme previstas nos contratos de concessão.</p>	<p>§ 2º A definição dos indicadores e parâmetros na metodologia de classificação das concessionárias não altera o dever da concessionária de atender ao escopo, aos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações, conforme previstas nos contratos de concessão.</p>
<p>Art. 98. Até a realização da primeira classificação, às concessionárias será dispensado tratamento fiscalizatório equivalente à classe B.</p>	<p>Art. 98. Até a realização da primeira classificação, as concessionárias receberão um tratamento fiscalizatório equivalente à classe B.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>Art. 100. Enquanto não aprovada a classificação das concessionárias para o ano seguinte, vigorará a classificação anual anterior.</p>	<p>Art. 100. Enquanto a classificação das concessionárias para o ano seguinte não for aprovada, vigorará a classificação anual anterior.</p>
<p>Art. 101. Durante a vigência da fase de trabalhos iniciais, a concessionária não será submetida à classificação.</p>	<p>Art. 101. Durante a fase de trabalhos iniciais, a concessionária não será submetida à classificação.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>Art. 104. (...)</p>	<p>Art. 104. (...)</p>
<p>§ 4º A unidade competente analisará a manifestação de que trata o §3º e em caso de impossibilidade de obtenção ou tratamento de dado:</p>	<p>§ 4º A unidade competente analisará a manifestação de que trata o §3º e em caso de impossibilidade de obtenção ou tratamento dos dados:</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>II - o indicador ou subindicador será desconsiderado, e a nota global considerará apenas os demais indicadores ou subindicadores, observada a proporcionalidade de pesos, nas demais hipóteses.</p>	<p>II - o indicador ou subindicador será desconsiderado, e a nota global será calculada com base nos demais indicadores ou subindicadores, observada a proporcionalidade dos pesos, nas demais hipóteses.</p>
<p>Art. 105. A qualquer tempo, a ANTT poderá realizar inspeção especial sobre os dados de entrada considerados na classificação, inclusive por amostragem, de modo a assegurar a fidedignidade, mediante procedimentos tais como:</p>	<p>Art. 105. A ANTT poderá, a qualquer tempo, realizar inspeção especial sobre os dados de entrada considerados na classificação, inclusive por amostragem, de modo a assegurar a fidedignidade dos mesmos, mediante procedimentos como:</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>Art. 106. Após concluída a análise da manifestação da concessionária, ato da Superintendência competente aprovará a classificação das concessionárias.</p>	<p>Art. 106. A Superintendência competente aprovará, por meio de ato específico, a classificação das concessionárias após a conclusão da análise da manifestação da concessionária.</p>
<p>§1º Em função da classificação apurada, a Superintendência dará ciência à concessionária, assegurando-lhe o direito de se manifestar acerca dos resultados.</p>	<p>§1º A Superintendência dará ciência à concessionária sobre a classificação apurada, assegurando-lhe o direito de se manifestar acerca dos resultados.</p>
<p>§2º Qualquer concessionária ou sua entidade representativa poderá recorrer à Diretoria em face dos cálculos e das notas constantes da classificação das concessionárias, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato de que trata o <i>caput</i>.</p>	<p>§2º Qualquer concessionária ou sua entidade representativa poderá recorrer à Diretoria em face dos cálculos e das notas constantes da classificação das concessionárias, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato de que trata o <i>caput</i>.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>§4º Caso a classificação das concessionárias seja, por qualquer razão, invalidada ou tenha sua aplicação obstada, aplique-se a classificação anteriormente aprovada.</p>	<p>§4º Caso a classificação das concessionárias ou a classificação ou a nota de uma concessionária específica seja invalidada ou tenha sua aplicação impedida por qualquer razão, será aplicada a classificação anteriormente aprovada.</p>
<p>§5º Caso, por qualquer razão, seja invalidada a classificação ou a nota de concessionária específica, a esta será dispensado o tratamento fiscalizatório aplicável à classe C ou a classificação anteriormente aprovada, o que for pior.</p>	<p>§5º Caso, por qualquer razão, seja invalidada a classificação ou a nota de concessionária específica, a esta será dispensado o tratamento fiscalizatório aplicável à classe C ou a classificação anteriormente aprovada, o que for pior.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>

<p>Art. 108. (...)</p> <p>§ 1º A cada indicador será atribuído um peso na definição da fórmula de cálculo da nota global.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 110. O macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:</p> <p>(...)</p> <p>Art. 111. (...)</p> <p>§ 3º Os indicadores de que tratam este artigo serão aferidos, inclusive mediante apuração de média ponderada em caso de utilização de ambos os critérios:</p> <p>(...)</p> <p>Art. 112. O macroindicador de serviços e atendimento aos usuários será composto pelos seguintes indicadores, com os seguintes pesos sobre a nota:</p> <p>(...)</p> <p>§ 3º A nota do indicador de serviço de socorro médico será obtida pelo percentual de ocorrências mensalmente atendidas de acordo com o parâmetro de desempenho, observado o tratamento contratual distinto dispensado a atendimento por ambulância tipo C e por ambulância tipo D.</p> <p>§ 4º Para fins do disposto no § 3º, para cada ocorrência, será considerado apenas o primeiro atendimento por ambulância, seja tipo C ou tipo D, contabilizando-se o tempo a partir da identificação da ocorrência pela concessionária ou do acionamento pelo usuário, o que ocorrer primeiro.</p> <p>§ 5º A nota do indicador de serviço de socorro mecânico será obtida pelo percentual de ocorrências mensalmente atendidas de acordo com o parâmetro de desempenho, observado o tratamento contratual distinto dispensado a atendimento por guincho leve e por guincho pesado.</p>	<p>(...)</p> <p>Art. 108. (...)</p> <p>§ 1º A cada indicador será atribuído um peso específico na fórmula de cálculo da nota global.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 110. O macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:</p> <p>(...)</p> <p>Art. 111. (...)</p> <p>§ 3º Os indicadores de que tratam este artigo serão aferidos, inclusive mediante apuração de média ponderada quando ambos os critérios forem utilizados:</p> <p>(...)</p> <p>Art. 112. O macroindicador de serviços e atendimento aos usuários será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:</p> <p>(...)</p> <p>§ 3º A nota do indicador de serviço de socorro médico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por ambulâncias tipo C e tipo D.</p> <p>§ 4º Para fins do disposto no § 3º, será considerado apenas o primeiro atendimento por ambulância, seja tipo C ou tipo D, para cada ocorrência, contabilizando-se o tempo a partir da identificação da ocorrência pela concessionária ou do acionamento pelo usuário, o que ocorrer primeiro.</p> <p>§ 5º A nota do indicador de serviço de socorro mecânico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por guincho leve e guincho pesado.</p>
--	--

2.4.12. Capítulo XII – Regime de Recuperação Regulatória

225. Em síntese, o Regime de Recuperação Regulatória – RRR – consiste em um mecanismo transitório que visa auxiliar as concessionárias de rodovias federais em dificuldades financeiras a reestabelecer suas condições operacionais e manter a prestação dos serviços em níveis adequados. O objetivo é criar alternativas consensuais ao encerramento prematuro do contrato de concessão, que comumente traz prejuízos ao poder concedente, à concessionária e aos usuários do serviço público.

226. O RRR dialoga também com a crescente consensualidade buscada para a resolução de adversidades enfrentadas pela Administração Pública.

227. A inovação trazida pela ANTT na proposta de RCR4 constitui uma importante iniciativa para a sustentabilidade das concessões rodoviárias federais, à medida que estabelece alternativas consensuais capazes de restabelecer a viabilidade de projetos em crise, proporcionando a segurança jurídica e a celeridade exigidas por essas situações.

228. O RRR atua como um último recurso para concessionárias que, por diversos motivos, não conseguem cumprir suas obrigações contratuais e enfrentam a iminência de um processo de caducidade. Em vez de optar imediatamente pelo encerramento do contrato, a ANTT oferece uma oportunidade para que essas empresas possam corrigir suas falhas, reestruturar suas operações e retornar à conformidade contratual.

229. Para garantir a efetividade do regime, os próprios requisitos propostos na minuta de resolução devem ser interpretados como diretrizes, e não como obstáculos à adoção do regime. O foco deve estar sempre na continuidade do serviço, permitindo que as partes envolvidas ajustem e adaptem as soluções às necessidades específicas da concessão em crise.

230. Outro ponto que merece destaque é que o RRR tem como objetivo oferecer às concessionárias uma última

oportunidade para corrigir suas falhas e retornar à conformidade contratual. Isso difere do processo de relíctação, que é um mecanismo utilizado para garantir a continuidade e a qualidade mínima dos serviços prestados antes da substituição da concessionária. Percebe-se, assim, que são instrumentos que têm finalidades diferentes.

231. **A relíctação**, nos termos da Lei nº 13.334/2016, é um processo que envolve a extinção amigável e antecipada de um contrato de parceria. Esse mecanismo é utilizado quando a concessionária não consegue cumprir suas obrigações contratuais de maneira satisfatória, e não há perspectiva de recuperação adequada dentro do prazo contratual. O objetivo principal da relíctação é garantir que não haja interrupção na prestação dos serviços essenciais à população, garantindo a qualidade mínima durante o processo de transição com um novo parceiro privado.

232. **O RRR**, por outro lado, permite que a concessionária adote medidas corretivas específicas para resolver os problemas identificados e melhorar seu desempenho, evitando a extinção contratual por caducidade e mantendo a concessionária atual no controle.

233. Resta claro que a relíctação e o RRR são mecanismos distintos, cada um com seu papel específico na gestão de concessões em dificuldade. Por isso, permitir que concessões em processo de relíctação acessem o RRR pode gerar conflitos de interesse, pois essas concessionárias já estão em um estágio avançado de substituição e novos operadores estão sendo considerados.

234. Ressalta-se ainda que a proposta sugerida por esta Procuradoria Federal resgata a essência do que já foi amplamente debatido com a sociedade em geral na Audiência Pública nº 7/2023, quando o RRR era tratado na minuta do RCR3. Acredita-se que essa abordagem é condizente do que se espera de regime de recuperação.

235. O RRR não pode se resumir à venda assistida, como está previsto na minuta em análise. Deve, como a proposta inicialmente debatida, contemplar várias medidas necessárias à viabilização da concessão, tais como o estabelecimento de metas e indicadores de desempenho que deverão ser periodicamente avaliados pela ANTT, bem como a inclusão ou exclusão de obrigações no contrato de concessão.

236. Ademais, considera-se que não há necessidade de submissão da proposta a uma nova audiência pública, visto que as medidas sugeridas já foram objeto de ampla discussão na Audiência Pública nº 7/2023, e a proposta alternativa resgata a essência do RRR, mantendo-se fiel aos princípios e objetivos originalmente debatidos.

237. Outro aspecto que merece menção é a retirada do processo competitivo para venda assistida na minuta em análise, devido à necessidade de um maior amadurecimento e de uma discussão mais aprofundada sobre essa possibilidade, que será tratada oportunamente em norma específica.

238. Por fim, segue abaixo a proposta sugerida para o RRR que visa a recuperação das concessões rodoviárias federais em dificuldades financeiras.

7. CAPÍTULO XII
8. REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA
Art. 118. O Regime de Recuperação Regulatória (RRR) é um instrumento de gestão contratual excepcional e transitório destinado a promover a recuperação de concessões com desempenho insatisfatório e que apresentem risco de extinção contratual por caducidade.
§1º A implementação do RRR constitui decisão discricionária da ANTT, como alternativa à instauração ou continuidade de processo de caducidade, não constituindo direito da concessionária.
§2º A aplicação do RRR não pode importar em alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou de sua matriz de risco.
Art. 119. A aplicação do Regime de Recuperação Regulatória será cabível quando a ANTT identificar o cumprimento dos requisitos para a abertura do processo de caducidade ou elementos que indiquem que a concessão está próxima dessa condição, oferecendo à concessionária uma última oportunidade para sanar as irregularidades e retornar à conformidade contratual, conforme o art. 38, §3º, da Lei nº 8.987/95.
§1º A inclusão no RRR deverá ser precedida de uma avaliação detalhada da situação da concessão, incluindo análise de desempenho, situação financeira e cumprimento das obrigações contratuais, bem como de uma análise técnica e jurídica que demonstre a viabilidade da recuperação da concessão no prazo estabelecido.
§2º Cada concessão poderá se submeter ao Regime de Recuperação Regulatória uma única vez, salvo se sobrevirem razões excepcionais que justifiquem nova submissão ao regime.
Art. 120. O ingresso no Regime de Recuperação Regulatória implica o reconhecimento, pela concessionária, do descumprimento do contrato de concessão e na concordância com a extinção por caducidade em caso de descumprimento do Plano de Recuperação da Concessão acordado entre as partes.
Parágrafo único. A concessionária deve renunciar a qualquer pretensão de obstar, seja judicialmente, seja em arbitragem, o encerramento do contrato em caso de insucesso do Plano de Recuperação da Concessão, sem prejuízo de buscar indenização e quaisquer resarcimentos que entenda cabíveis após o encerramento do contrato.
Art. 121. O Regime de Recuperação Regulatória (RRR) terá a duração de dois anos, período durante o qual a concessionária deverá cumprir um Plano de Recuperação da Concessão específico, a ser acordado com a ANTT.
§ 1º O Plano de Recuperação da Concessão deverá considerar a avaliação detalhada da situação da concessão para estabelecer medidas adequadas e suficientes para retomar o pleno

cumprimento das obrigações contratuais.

§ 2º O Plano de Recuperação da Concessão poderá contemplar as seguintes medidas, alternativa ou cumulativamente, entre outras necessárias à viabilização da concessão:

I - Inclusão ou exclusão de obrigações no contrato de concessão;

II - Reprogramação de obrigações vencidas e vincendas;

III - Antecipação ou diferimento de incidência de débitos e créditos acumulados, inclusive Fator D ou Fator C;

IV - Suspensão da aplicação de novas penalidades pelo descumprimento de determinadas obrigações;

V - Celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC);

VI - Celebração de Acordo Substitutivo de Multas, quando aplicável;

VII - Estabelecimento de metas e indicadores de desempenho que deverão ser periodicamente avaliados pela ANTT;

VIII - Atualização ou revisão de parâmetros contratuais.

§3º A concessionária deverá apresentar relatórios trimestrais de progresso à ANTT, demonstrando o cumprimento das metas estabelecidas no Plano de Recuperação da Concessão.

§4º A ANTT deverá elaborar um plano específico de fiscalização, com periodicidade semestral, para aferir o cumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, tendo caráter predominantemente educativo e orientativo.

Art. 122. Ao término do Regime de Recuperação Regulatória, a ANTT deverá realizar uma avaliação final abrangente do desempenho da concessionária, a ser conduzida por uma comissão de três servidores, abrangendo os seguintes aspectos:

I - Cumprimento dos itens do Plano de Recuperação da Concessão;

II - Alcance das metas estabelecidas;

III - Execução dos investimentos programados;

IV - Cumprimento dos parâmetros de desempenho;

V - Análise da condição econômica da concessionária.

§1º A avaliação final será formalizada por meio de parecer técnico conclusivo sobre a evolução da concessão e a desconfiguração dos elementos que ensejariam a extinção da concessão por caducidade.

§2º A ANTT poderá, a seu critério, estender o prazo do RRR por mais um ano, caso julgue necessário para a completa recuperação da concessionária, desde que haja justificativa técnica e jurídica para tal medida.

§3º Ao final do prazo do RRR, a classificação da concessionária deverá ser atualizada pela ANTT com base nos resultados da avaliação final.

Art. 123. Com base na avaliação final, a Diretoria Colegiada da ANTT decidirá se a concessão deve ser considerada recuperada, caso a concessionária tenha cumprido satisfatoriamente o Plano de Recuperação da Concessão e sanado as irregularidades, com retorno ao regime contratual ordinário, ou se deve ser considerada não recuperada, determinando a abertura do processo de caducidade.

Art. 124. Durante o período do Regime de Recuperação Regulatória, a concessionária deverá manter a ANTT informada sobre qualquer evento relevante que possa impactar o cumprimento do Plano de Recuperação da Concessão ou o desempenho da concessão.

§1º A concessionária deverá notificar a ANTT, por escrito, sobre qualquer evento de natureza técnica, financeira ou operacional que possa afetar significativamente o andamento do Plano de Recuperação da Concessão, no prazo máximo de 5 dias úteis a partir da ocorrência do evento.

§2º A ANTT poderá solicitar informações adicionais e realizar auditorias específicas para verificar a veracidade das informações prestadas pela concessionária.

Art. 125. A ANTT poderá, a qualquer momento, revisar as condições do Regime de Recuperação Regulatória, incluindo o Plano de Recuperação da Concessão, com base nas informações recebidas e nas avaliações periódicas realizadas.

Parágrafo único: Qualquer revisão das condições do RRR deverá ser formalizada por meio de ato administrativo devidamente justificado.

Art. 126. A aplicação do Regime de Recuperação Regulatória não exime a concessionária de suas obrigações contratuais e legais, exceto naquilo que dispuser diversamente o Plano de Recuperação da Concessão.

Art. 127. O Regime de Recuperação Regulatória poderá ser extinto antecipadamente pela ANTT em caso de descumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, resultando na imediata abertura do processo de caducidade.

§1º A extinção antecipada do RRR ocorrerá nas seguintes hipóteses:

I - Não cumprimento dos itens do Plano de Recuperação da Concessão nos prazos estabelecidos;

II - Falta de apresentação dos relatórios trimestrais de progresso;

III - Descumprimento dos parâmetros de desempenho acordados;

IV - Ocorrência de eventos de natureza técnica, financeira ou operacional que comprometam a recuperação da concessão e não sejam devidamente comunicados à ANTT;

V - Qualquer outra situação que evidencie a incapacidade da concessionária de cumprir com os compromissos assumidos no Plano de Recuperação da Concessão.

§2º A decisão de extinção antecipada do RRR será tomada pela Diretoria Colegiada da ANTT, por proposta fundamentada da Superintendência competente, assegurada a

manifestação prévia da concessionária.

§3º A abertura do processo de caducidade será imediata após a formalização da extinção antecipada do RRR, observando os procedimentos legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 128. Em caso de insucesso do Regime de Recuperação Regulatória, a abertura do processo de caducidade não obsta o processamento de pedido de relíctação, nos termos da lei.

§1º Não será admitido o Regime de Recuperação Regulatória para as concessões que estão com relíctação em curso.

Art. 129. O procedimento para a implementação e acompanhamento do Regime de Recuperação Regulatória deverá ser disciplinado por instrução normativa específica a ser expedida pela ANTT.

Parágrafo único. Divergências relacionadas ao Plano de Recuperação da Concessão deverão ser resolvida pelas partes prioritariamente por meio de autocomposição e, caso não seja possível, exclusivamente por arbitragem, inclusive quanto ao pedido de liminares.

2.4.13. Capítulo XIV – Alterações na Segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

a) Art. 142, § 2º

239. Apenas uma correção de concordância no texto.

Art. 142.....

.....
IV - a apresentação do certificado de inspeção de projeto.

§ 2º A autorização das obras que integram a fase de trabalhos iniciais não depende de apresentação prévia do certificado de inspeção de projeto.

2.4.14. Capítulo XV – Alterações na Terceira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

a) Art. 173

240. É sabido que o mecanismo de contas da concessão é composto, no mínimo, pela conta centralizadora, a conta de ajuste e a conta de livre movimentação da concessionária.

241. Diantre disso, sugere-se o acréscimo do inciso IV ao § 2º do art. 173, permitindo que a conta de ajuste também possa receber os recursos provenientes dos Acordos Substitutivos de Multas, tornando-a compatível com a proposta formulada nesta manifestação jurídica.

Art. 173. O mecanismo de contas da concessão deverá contar, pelo menos, com as seguintes contas:

I - conta centralizadora;
II - conta de ajuste;
III - conta de livre movimentação da concessionária.
(...)

§ 2º A conta de ajuste receberá:
I - porcentagem da Conta de Aporte, destinada a recursos vinculados, prevista em contrato, caso exista;
II - porcentagem da Conta Centralizadora destinada a recursos vinculados, prevista em contrato;
III - recursos decorrentes de garantias executadas e
IV - recursos decorrentes dos Acordos Substitutivos de Multas celebrados.

2.4.15. Capítulo XVI – Disposições finais e transitórias

a) art. 137 ao 146

242. Por fim, consideramos devido excluir o art. 137, por considerarmos ser imprescindível a adesão das concessionárias ao RCR4; a lógica da adesão, de que tratou o RCR1, prevalece também nesse momento.

243. É bem verdade que parte da norma é de aplicação imediata e automática. Não se faz necessário nenhum aceite ou prévia aderência da concessionária em relação a regras procedimentais ou em relação a rotinas e planejamento de fiscalização a cargo da ANTT.

244. E mais, em relação à data de entrada em vigor da norma: se se pretende que a norma só entre em vigor em janeiro de 2025, não será possível dar cumprimento ao disposto no art. 8º que atribui à SUROD o dever de aprovar o plano de fiscalização até o dia 15 de dezembro, para valer para o ano seguinte. Com isso, estar-se-á adiando a implementação das novas rotinas para o ano 2026. Importante que a área técnica, e Diretoria Colegiada, se atentem para esse desdobramento.

245. A manutenção da vigência da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, para as infrações cometidas durante sua vigência assegura a segurança jurídica e o respeito ao princípio da irretroatividade das normas sancionatórias mais gravosas. Dessa forma, as condutas que ocorreram enquanto a Resolução estava em vigor continuarão a ser regidas por ela, garantindo que os

administrados sejam julgados segundo as normas que estavam vigentes no momento da infração. No entanto, em consonância com o princípio da retroatividade benéfica, infrações cuja penalidade tenha sido extinta ou reduzida pela nova norma terão o tratamento mais favorável, reforçando o compromisso com a justiça material.

246. A revogação e substituição integral da Resolução nº 4.071, sem interrupção na continuidade do regramento, é essencial para garantir uma transição suave entre os regimes normativos, evitando lacunas jurídicas que poderiam prejudicar a eficácia da fiscalização e a aplicação de penalidades. A norma substituta não só atualiza o marco regulatório das infrações sujeitas a multas específicas, como também integra as mudanças necessárias para o aprimoramento do regime de concessões, sem afetar a legitimidade das sanções aplicadas sob a égide da resolução anterior. Isso assegura a continuidade do ordenamento jurídico e a previsibilidade das regras para os concessionários.

247. A decisão de estabelecer que os recursos interpostos contra penalidades aplicadas com base no Regulamento das Concessões Rodoviárias sejam decididos de forma definitiva pela Superintendência competente reflete uma necessidade de celeridade e eficiência administrativa. Ao limitar a possibilidade de recurso à Diretoria Colegiada, a norma visa a reduzir a sobrecarga de instâncias superiores, permitindo que questões técnicas e específicas sejam resolvidas no âmbito da Superintendência, que possui expertise direta sobre o caso. Essa medida contribui para uma gestão mais ágil dos processos administrativos, sem comprometer o direito ao contraditório e à ampla defesa, uma vez que as decisões serão tomadas por uma autoridade competente e especializada.

248. Ademais, o art. 139 dispõe que:

Art. 139. Eventuais novas obrigações contratuais e regulatórias para as quais o Regulamento das Concessões Rodoviárias não preveja disciplina fiscalizatória específica poderão ser submetidas à fiscalização e à aplicação de penalidades e demais instrumentos regulatórios e contratuais mediante ação de fiscalização extraordinária.

249. O disposto no art. 139, que trata da possibilidade de submeter eventuais novas obrigações contratuais e regulatórias a fiscalização e aplicação de penalidades através de ações de fiscalização extraordinária, reflete um procedimento que, embora seja rotulado como "extraordinário", na prática, faz parte da rotina regular da agência reguladora.

250. A fiscalização contínua e a adaptação às novas exigências contratuais e regulatórias são responsabilidades inerentes à função da Agência. O termo "extraordinário" pode sugerir algo fora do comum, mas, na realidade, a ANTT está constantemente atualizando e ajustando suas práticas de fiscalização para acompanhar as mudanças e novas demandas do setor.

251. Esse processo de adaptação é essencial para garantir que as concessionárias estejam sempre em conformidade com as obrigações estabelecidas, independentemente de quando ou como essas obrigações foram introduzidas. Assim, a ação de fiscalização extraordinária mencionada no artigo não é uma exceção, mas sim uma extensão natural da rotina da agência para assegurar a observância das normas contratuais e regulatórias em todas as suas vertentes.

252. Portanto, **sugere-se a exclusão do artigo para evitar confusões sobre a ação fiscalizatória da ANTT.**

Redação atual	Sugestão de redação
Art. 137. O disposto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias aplica-se aos contratos de concessão já celebrados, independentemente de adesão pelas concessionárias, resguardada a prevalência das disposições contratuais específicas.	
Art. 138. O termo aditivo que formalizar a adesão ao Regulamento das Concessões Rodoviárias estabelecerá o valor de referência dos tipos de obras obrigatórias pendentes a serem executadas, com base no plano de negócios ou, caso inexistente, no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação.	
Parágrafo único. Caso a concessionária não adira ao Regulamento das Concessões Rodoviárias, o valor de referência de que trata o <i>caput</i> será arbitrado em ato da Superintendência competente.	Art. 137. O termo aditivo que formalizar a adesão ao Regulamento das Concessões Rodoviárias estabelecerá o valor de referência dos tipos de obras obrigatórias pendentes a serem executadas, com base no plano de negócios ou, caso inexistente, no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação.
Art. 139. Eventuais novas obrigações contratuais e regulatórias para as quais o Regulamento das Concessões Rodoviárias não preveja disciplina fiscalizatória específica poderão ser submetidas à fiscalização e à aplicação de penalidades e demais instrumentos regulatórios e contratuais mediante ação de fiscalização extraordinária.	Art. 138. As infrações cometidas durante a vigência da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, continuarão a ser regidas por ela, salvo nos casos em que a infração tenha sido
Art. 140. A entrada em vigor desta Resolução	

<p>não prejudica a validade das ações de fiscalização e das penalidades aplicadas durante a vigência da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, ressalvadas as hipóteses em que a sanção tenha se tornado mais benéfica às concessionárias ou tenha sido extinta pelo RCR 4.</p> <p>Parágrafo único. A extinção ou alteração de infração tipificada ou penalidade cominada no âmbito desta Resolução em relação à norma vigente anterior não extingue a responsabilidade e a punibilidade das condutas objeto de apuração até a entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p> <p>Art. 141. A adesão pela concessionária ao Regulamento das Concessões Rodoviárias implica renúncia ao direito de interpor recurso à Diretoria nos processos administrativos simplificados, caso previsto no contrato de concessão, aplicando-se o disposto no art. 72.</p> <p>Art. 142. Para os contratos de concessão celebrados antes da vigência do Regulamento das Concessões Rodoviárias, a Superintendência competente estabelecerá o valor de referência das obras obrigatórias, para fins de cálculo de multa moratória, com base: I - no cronograma financeiro, para os contratos de concessão que contemplem plano de negócios; ou</p> <p>II - no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação, para os contratos de concessão que não contemplem plano de negócios.</p> <p>Art. 143. A comissão tripartite de rodovia concedida poderá realizar acompanhamento das concessões, incluindo a execução das obras obrigatórias, nos termos da regulamentação vigente.</p> <p>Art. 144. Caso necessário, a seu critério, a ANTT possibilitará a entrega de dados por outros meios digitais disponíveis, conforme disposto em ato específico, sem prejuízo do envio posterior por meio do sistema informatizado indicado pela ANTT.</p> <p>Art. 145. Ficam revogadas:</p> <p>I - a Resolução nº 4.071, de "3 de abril de 2013";</p> <p>II - a Portaria SUINF nº 216, de "1º de julho de 2019";</p> <p>III - a Portaria SUROD nº 24, de "29 de janeiro de 2021";</p> <p>IV - Inciso III, Parágrafo único, do art. 1º da Resolução nº 6.032 de "21 de dezembro de 2023"; e</p> <p>Art. 146. Esta Resolução entra em vigor em 2 de janeiro de 2025.</p>	<p>extinta ou a penalidade tenha sido reduzida pela presente norma.</p> <p>Parágrafo único. Esta norma revoga e substitui integralmente a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, sem qualquer interrupção na continuidade do regramento das infrações sujeitas a multas específicas.</p> <p>Art. 139. Os recursos interpostos contra penalidades aplicadas com base no Regulamento das Concessões Rodoviárias serão decididos de forma definitiva pela Superintendência competente, sem possibilidade de recurso à Diretoria Colegiada.</p> <p>Art. 140. A comissão tripartite de rodovia concedida poderá realizar acompanhamento das concessões, incluindo a execução das obras obrigatórias, nos termos da regulamentação vigente.</p> <p>Art. 141. Ficam revogados:</p> <p>I - a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013;</p> <p>II - a Portaria SUINF nº 216, de 1º de julho de 2019;</p> <p>III - a Portaria SUROD nº 24, de 29 de janeiro de 2021;</p> <p>IV - o Inciso III, Parágrafo único, do art. 1º da Resolução nº 6.032 de 21 de dezembro de 2023; e</p> <p>Art. 142. Esta Resolução entra em vigor em 2 de janeiro de 2025.</p>
--	--

2.4.16. ANEXO III – Descrição das infrações

a) arts. 1º e 2º

253. Os artigos 1º e 2º que tratam das infrações relativas a obras obrigatórias foi deslocado para o § 5º do art. 67, que disciplina a base de cálculo da multa moratória, por ser mais coerente.

b) art. 11

254. Para contribuir com a melhoria do texto, opina-se pela junção de dois incisos do art. 11:

Redação atual	Sugestão de redação
---------------	---------------------

<p>Art. 11. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:</p> <p>(...)</p> <p>IV - instituir, cobrar ou divulgar cobrança adicional à tarifa de pedágio ou valores de outra natureza em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;</p> <p>V - praticar valor de tarifa de pedágio ou divulgá-lo em desacordo com o contrato de concessão ou decisão da ANTT; e</p>	<p>Art. 11. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:</p> <p>(...)</p> <p>IV - instituir, cobrar ou divulgar, a qualquer título, cobranças adicionais à tarifa de pedágio, em desacordo com o contrato de concessão ou com a regulação da ANTT; e</p>
--	--

b) art. 16

255.

Sugere-se apenas um acréscimo no inciso V do art. 16 para deixar o dispositivo mais completo:

Redação atual	Sugestão de redação
<p>Art. 16. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:</p> <p>(...)</p> <p>V - deixar de apresentar documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT, até o termo final do prazo para apresentação de defesa prévia.</p>	<p>Art. 16. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:</p> <p>(...)</p> <p>V - deixar de apresentar documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT, até o termo final do prazo para apresentação de defesa prévia no processo sancionador.</p>

256.

Sendo esses os apontamentos e não havendo outras considerações no momento, segue-se para a conclusão.

3. CONCLUSÃO

257. Diante do exposto, reiterando os elogios ao complexo trabalho desenvolvido pela SUROD, concluímos pela possibilidade de aprovação do Relatório Final de Audiência Pública nº 5/2024 (SEI 22924478), pela Diretoria Colegiada da Agência, precedida, contudo, **do retorno dos autos àquela Superintendência para que conheça nossas recomendações e sugestões acerca da minuta de resolução e as acolha, se assim entender devido.**

258.

É o parecer.

À consideração superior.

Brasília, 08 de agosto de 2024.

KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA
Procuradora Federal

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50535001700201899 e da chave de acesso c9f622e2

Notas

- ¹ *Joskow, P.L. (2006), "Incentive Regulation in Theory and Practice," NBER Regulation Project, mimeo. http://econ-www.mit.edu/faculty/download_pdf.php?id=1220.*
- ² *Armstrong and Vickers, "Welfare Effects of Price Discrimination by a Regulated Monopolist," Rand Journal of Economics, 24(4): 571-580.*
- ³ *SCHIRATO, V. R.; PALMA, J. B. de. Consenso e Legalidade: Vinculação da Atividade Administrativa Consensual ao Direito. Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado. Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, nº 24, 2011. Disponível na internet: <<http://www.direitodoestado.com.br>>. Acesso em 05 ago de 2024.*
- ⁴ *MARRARA, T. Compromissos como técnica de administração consensual: breves comentários ao art. 26 da LINDB. Revista de Direito Administrativo, [S. l.], v. 283, n. 1, p. 131-157, 2024. DOI: 10.12660/rda.v283.2024.90692. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/90692>. Acesso em: 8 ago. 2024, p. 140.*
- ⁵ *Ibid., p. 154.*

6. ^ OLIVEIRA, Gustavo Justino de. *Participação Administrativa. Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado, Salvador*; nº 3, 2005. Disponível na internet: <<http://www.direitodoestado.com.br>>. Acesso em: 05 ago 2024.
7. ^ MEDAUAR, Odete. *Direito Administrativo em Evolução*. 2 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003, p. 206-207.
8. ^ MARQUES NETO, Floriano de Azevedo; CYMBALISTA, Tatiana Matiello. *Os acordos substitutivos do procedimento sancionatório e da sanção*. Revista Brasileira de Direito Público, Belo Horizonte, ano 8, n. 31, out./dez. 2010, p. 3.
9. ^ PALMA, Juliana Bonacorsi de. *Sanção e Acordo na Administração Pública*. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 136.
10. ^ MACAGNAN FREIRE, A. L; CAVALCANTE DE LIRA, K. W.; NEGRÃO COSTA WACHHOLZ, R. *O regulamento das concessões rodoviárias: proposta de aperfeiçoamento da regulação normativa*. *Publicações da Escola Superior da AGU*, [S. l.], v. 13, n. 4 pt. 2, 2022. Disponível em: <https://revistaagu.agu.gov.br/index.php/EAGU/article/view/3075>. Acesso em: 5 ago. 2024.
11. ^ AYRES, Ian; BRAITHWAITE, John. *Responsive Regulation: Transcending the Deregulation Debate*. Oxford: Oxford University Press, 1992.



Documento assinado eletronicamente por KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1474858354 e chave de acesso c9f622e2 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 23-08-2024 07:18. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

MINUTA DE RESOLUÇÃO - RCR 4 (SUGESTÃO DA PF/ANTT)

* MINUTA DE DOCUMENTO

RESOLUÇÃO Nº , DE DE 2024

Aprova a quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à fiscalização e às penalidades dos 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, fundamentada no Voto DG - 000, XX, xxxxxx de 2024, e no que consta do Processo nº 50535.001700/2018-99,

RESOLVE:

Sumário

CAPÍTULO I	4
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	4
CAPÍTULO II	5
INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO	5
Seção I	5
Informações relativas à fiscalização, à apuração de infrações e à aplicação de penalidades	5
Seção II	6
Informações e dados econômico-financeiros	6
CAPÍTULO III	7
PLANEJAMENTO DA FISCALIZAÇÃO PELA ANTT	7
CAPÍTULO IV	8
AGENTE DE FISCALIZAÇÃO	8
CAPÍTULO V	9
EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO	9
Seção I	9
Disposições gerais	9
Subseção I	9
Fiscalização em Primeiro nível	9
Subseção II	10
Fiscalização em Segundo Nível	10
Subseção III	11
Fiscalização em Terceiro Nível	11
Seção II	11
Fiscalização extraordinária	11
Seção III	12
Fiscalização de obras obrigatórias	12
Seção IV	13
Fiscalização de parâmetros de desempenho	13
Seção V	14
Fiscalização econômico-financeira	14
CAPÍTULO VI	16
MEDIDAS PREVENTIVAS	16
Seção I	16
Termo de registro de ocorrência	16
Seção II	16
Aviso de não conformidade	16
MEDIDAS CAUTELARES	17
MEDIDAS SANCIONATÓRIAS	18

Seção I	18
Disposições gerais	18
Seção II	18
Advertência	18
Seção III	18
Multa	18
Subseção I	18
Multa específica	18
Subseção II	21
Multa moratória	21
Subseção III	22
Dolo ou culpa por parte de administrador ou controlador	22
Subseção IV	23
Disposições comuns	23
Seção IV	23
Declaração de inidoneidade	23
CAPÍTULO IX	24
DENÚNCIA ESPONTÂNEA	24
Capítulo X	25
TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA	25
ACORDO SUBSTITUTIVO	27
CAPÍTULO XII	31
CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	31
Seção I	31
Disposições Gerais	31
Seção II	32
Tratamento dos dados da classificação das concessionárias	32
Seção III	32
Publicação da classificação das concessionárias	32
Seção IV	33
Metodologia de classificação das concessionárias	33
CAPÍTULO XIII	38
REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA	38
CAPÍTULO XIII	41
ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	41

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Resolução aprova a quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, que trata da fiscalização e das penalidades aplicáveis aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

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

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

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

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

IV - elemento da infraestrutura: cada um dos elementos físicos que compõem o sistema rodoviário, tais como pavimento, sinalização, elementos de proteção e segurança, obras-de-arte especiais, sistema de drenagem e obras-de-arte correntes, terraplenos e estruturas de contenção, canteiro central e faixa de domínio, edificações e instalações operacionais, sistemas elétricos e iluminação e sistemas de operação.

CAPÍTULO II
INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO
Seção I

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

Art. 2º As informações relativas à fiscalização, à apuração de infrações e à aplicação de penalidades serão processadas em sistema informatizado indicado pela ANTT, conforme disposto em ato específico, preferencialmente acompanhadas de:

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

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

Art. 3º A ANTT indicará o sistema informatizado no qual serão processadas as informações relativas:

I - aos planejamentos anuais da concessionária;

II - ao acompanhamento da execução de obras obrigatórias;

III - ao acompanhamento do cumprimento do escopo, dos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações previstas nos contratos de concessão;

IV - aos atos praticados no âmbito dos processos administrativos sancionadores;

V - ao parcelamento de débitos;

VI - à utilização das contas da concessão;

VII - à segurança viária; e

VIII - à utilização das verbas contratuais.

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

I - a concessionária;

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

III - a empresa de supervisão, contratada pela ANTT;

IV - a empresa de monitoração, contratada pela concessionária, subsidiariamente ou na ausência dos dados e informações produzidos pelos entes listados nos Incisos II e III do *caput*;

V - a auditoria independente, quanto aos aspectos econômicos e financeiros da concessão;

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

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

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

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

§4º A ANTT poderá solicitar do verificador ou da empresa supervisora dados e informações complementares.

Seção II

Informações e dados econômico-financeiros

Art. 4º A ANTT indicará o sistema informatizado para o envio das informações econômico-financeiras das concessionárias.

Art. 5º As concessionárias deverão enviar à ANTT as seguintes informações:

I - Trimestralmente, os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º grau, conforme previsto no Plano de Contas Padronizado instituído pela ANTT e constante dos Manuais de Contabilidade vigentes; e

II - Anualmente, os demonstrativos contábeis completos, contendo:

- a) Balanço Patrimonial (BP),
- b) Demonstração de Resultado do Exercício (DRE),
- c) Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC),
- d) Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL), e
- e) Demonstração do Valor Adicionado (DVA), acompanhados das respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos, quando a companhia for de capital aberto.

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

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

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

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

CAPÍTULO III

PLANEJAMENTO DA FISCALIZAÇÃO PELA ANTT

Art. 6º O planejamento da fiscalização pela ANTT será orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - tratamento responsável, de acordo com o comportamento das concessionárias no cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias;
- II - distinção entre obrigações contratuais e regulatórias;
- III - evidências obtidas a partir da coleta, tratamento e análise de dados e informações; e
- IV – preponderância de ações de caráter educativo e orientativo.

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

Art. 7º O planejamento da fiscalização deverá prever ações de fiscalização:

- I - em caráter abrangente, para acompanhamento de todas ou das principais obrigações contratuais e regulatórias; e
- II - de forma restrita a determinadas obrigações contratuais e regulatórias, mediante inspeções sobre fração do sistema rodoviário, sobre determinada categoria de obra obrigatória, elemento da infraestrutura, tipo de serviço ou obrigação econômico-financeira.

Art. 8º O planejamento da fiscalização será composto por:

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

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

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

- I - a fundamentação legal;
- II - a periodicidade das ações de fiscalização e a duração do ciclo de fiscalização para cada classe de concessionária;
- III - os itens do escopo da fiscalização, para cada classe de concessionária; e
- IV - o cronograma das ações de fiscalização.

CAPÍTULO IV

AGENTE DE FISCALIZAÇÃO

Art. 9º As ações de fiscalização serão realizadas por agentes de fiscalização da ANTT ou de entidade pública delegada.

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

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

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

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

II - terá como objetivos:

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V
EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO
Seção I
Disposições gerais

Art. 10. A ANTT acompanhará a execução do contrato de concessão por meio de ações de fiscalização, que incluirão:

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

II - fiscalização econômico-financeira.

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

Art. 11. A fiscalização do contrato de concessão será realizada em três níveis:

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

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

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

Art. 12. A qualquer momento, se houver indícios de que uma obrigação contratual ou regulatória pode não ser cumprida quanto ao prazo, escopo, parâmetros técnicos ou de desempenho, o agente de fiscalização deverá emitir um alerta de potencial descumprimento de obrigação contratual à concessionária e documentar o fato para fins de gestão contratual.

Art. 13. A concessionária deverá adotar todas as providências necessárias para a execução do contrato de concessão, independentemente da realização de fiscalização pela ANTT.

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

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

§3º Caso a concessionária não comprove a correção dos descumprimentos de obrigações contratuais no prazo concedido, o agente de fiscalização deverá adotar ação educativa ou medida sancionatória, de acordo com sua classificação.

Subseção I
Fiscalização em Primeiro nível

Art. 14. A ação de fiscalização em primeiro nível compreende:

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

II - análise dos achados; e

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

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

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

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

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

§5º Em casos excepcionais, devidamente justificados, a ANTT poderá aceitar o envio de dados por outros meios digitais disponíveis, conforme disposto em ato específico, sem prejuízo do envio posterior pelo sistema informatizado indicado pela ANTT.

Art. 15. Após classificação dos dados, será realizada a análise dos achados e a elaboração das manifestações técnicas.

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

Subseção II

Fiscalização em Segundo Nível

Art. 16. A ação de fiscalização em segundo nível será realizada quando houver indícios de descumprimento de obrigação contratual ou necessidade de obtenção de informações complementares observadas na ação de fiscalização em primeiro nível.

§1º O agente de fiscalização solicitará esclarecimentos ou informações complementares à concessionária e poderá determinar a correção do descumprimento da obrigação contratual identificada em primeiro nível.

§2º Se os esclarecimentos ou informações complementares forem insuficientes para afastar o descumprimento de obrigação contratual, e se a inexecução não se enquadrar em nenhuma das hipóteses para ação de fiscalização em terceiro nível, o agente de fiscalização deverá lavrar o auto de infração e aplicar a penalidade correspondente, salvo hipótese de aplicação da ação educativa.

§3º Comprovada a correção do descumprimento de obrigação contratual por meio de ato específico, o processo será arquivado.

Art. 17. A ação educativa deverá ser aplicada quando presentes cumulativamente os seguintes requisitos:

I – descumprimentos das obrigações contratuais apontados e não corrigidos na ação de fiscalização em segundo nível;

II - relatório fundamentado que caracterize as dificuldades para a correção e evidências de que a solução é complexa ou requer mais tempo para a correção completa; e

III- a inexecução da obrigação contratual não traz risco grave ao usuário e à segurança viária.

§1º A ação educativa terá início com a apresentação de um plano de correção, pela concessionária, para as inexecuções identificadas e não corrigidas, no prazo máximo de 15 dias a partir da notificação para participar da ação educativa, devendo detalhar as providências a serem adotadas e os prazos para a correção.

§2º Caso a concessionária não apresente o plano de correção no prazo estabelecido ou não seja aprovado pela ANTT, será lavrado o auto de infração e aplicada a penalidade correspondente.

§3º Após o término dos prazos para saneamento estabelecidos no plano de correção, poderá ser realizada uma ação de fiscalização de terceiro nível para verificar as correções *in loco*.

§4º Caso o descumprimento da obrigação contratual persista após a ação de fiscalização de terceiro nível, será lavrado o auto de infração e aplicada a penalidade correspondente.

Subseção III

Fiscalização em Terceiro Nível

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

- I - averiguar elementos que só podem ser verificados em campo; e
- II - inspecionar e receber obras obrigatórias.

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

§2º A fiscalização de elementos que só podem ser verificados em campo não depende da realização prévia de ações de fiscalização em primeiro e segundo níveis.

Art. 19. A ação de fiscalização em terceiro nível ocorrerá conforme plano anual de fiscalização.

§1º Após a ação de fiscalização de terceiro nível será emitida manifestação técnica, conforme o escopo da fiscalização.

§2º Caso constatado descumprimento de obrigação contratual, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme o caso.

Seção II

Fiscalização extraordinária

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

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

- I - inspeção *in loco*; ou
- II - requisição de informações junto à concessionária.

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

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

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

§5º Caso constatado descumprimento de obrigação contratual, o agente de fiscalização deverá tomar medidas preventivas ou sancionatórias, conforme o caso.

Seção III

Fiscalização de obras obrigatórias

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

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

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

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

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

§1º A manifestação técnica sobre a execução anual das obras obrigatórias deverá ser elaborada em até sessenta dias após o último informe mensal do verificador.

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

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

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

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

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

c) esteja vinculada à contagem de multa moratória.

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

§1º Em até trinta dias após o término do ciclo de fiscalização, o agente de fiscalização realizará a ação de fiscalização em terceiro nível.

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

Art. 25. A concessionária será informada sobre a manifestação técnica referida no art. 23 e os documentos que a fundamentam, e terá a oportunidade de se manifestar.

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

§2º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e, se necessário, elaborará uma manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente a adoção das medidas cabíveis.

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

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

- I – termo de registro de ocorrência; e
- II – auto de infração para aplicação de multa específica.

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

Seção IV

Fiscalização de parâmetros de desempenho

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

- I – parâmetros de manutenção da infraestrutura;
- II – parâmetros de conservação da infraestrutura; e
- III – serviços operacionais.

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

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

- I - os informes anuais de manutenção da infraestrutura; e
- II - os informes periódicos de conservação da infraestrutura e dos serviços operacionais.

§ 1º O agente de fiscalização elaborará manifestação técnica referente aos parâmetros de manutenção da infraestrutura, com os percentuais de execução e inexecução dos parâmetros de desempenho exigíveis no respectivo ano-concessão, em até sessenta dias após o relatório anual do verificador.

§ 2º O agente de fiscalização elaborará manifestação técnica sobre os parâmetros de conservação da infraestrutura e os serviços operacionais em até trinta dias após a apresentação dos dados e informações pelos responsáveis.

Art. 31. Durante o ciclo de fiscalização de parâmetros de desempenho, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização de primeiro nível por ano, abrangendo a manutenção e a conservação da infraestrutura, bem como os serviços operacionais.

Art. 32. A concessionária será informada sobre as manifestações técnicas previstas no art. 30 e os documentos que fundamentaram sua elaboração e poderá apresentar sua manifestação no prazo improrrogável de quinze dias ou, alternativamente, comprovar a correção do descumprimento de obrigação contratual identificado.

Parágrafo único. A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária e, se necessário, elaborará uma manifestação técnica complementar, sugerindo à Superintendência competente as medidas cabíveis.

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

- I – ação educativa;
- II – termo de registro de ocorrência, para os parâmetros de conservação da infraestrutura;
- III – aviso de não conformidade, para os serviços operacionais; e
- IV – auto de infração para aplicação de multa específica.

Seção V

Fiscalização econômico-financeira

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

- I – monitorar a regularidade econômico-financeira do contrato de concessão; e
- II – avaliar a condição econômica e financeira da concessionária.

Art. 35. A fiscalização econômico-financeira de cada concessionária observará os limites e as obrigações previstas no contrato de concessão e será supletivamente regida por:

- I – manual de fiscalização dos aspectos econômicos e financeiros, aprovado por ato específico da Superintendência competente; e
- II - plano anual de fiscalização econômico-financeira.

Parágrafo único. O plano anual de fiscalização econômico-financeira será publicado pela Superintendência competente.

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

- I - a correta adoção do plano de contas instituído pelo Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida;
- II - a conformidade no envio de dados sobre a gestão econômico-financeira da concessão para a ANTT;
- III - a regularidade fiscal da concessionária junto às Fazendas Públicas Federais, estaduais e municipais onde está localizado o objeto da concessão, na forma da resolução específica;
- IV - a análise das garantias contratuais;
- V - a análise do programa de seguros;
- VI - a integralização de capital social e preservação de patrimônio líquido mínimo exigido, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;
- VII - a composição acionária e registro na Comissão de Valores Mobiliários;
- VIII - a certificação do correto recolhimento da verba de fiscalização na forma prevista no contrato de concessão;
- IX - as transações no âmbito das contas da concessão;

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

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

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

Art. 37. No primeiro nível de fiscalização serão considerados os documentos apresentados pela concessionária sobre a regularidade dos aspectos econômico-financeiros.

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

I - nível I;

II - nível II; ou

III - nível III.

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

§3º A unidade competente apreciará a manifestação apresentada pela concessionária na forma do §2º e decidirá pela manutenção ou alteração da sua classificação.

Art. 38. Na fiscalização econômico-financeira, o agente de fiscalização realizará, no mínimo, uma ação de fiscalização em primeiro nível e, se necessário, uma ação de fiscalização em segundo nível conforme os procedimentos do Capítulo IV.

Art. 39. A fiscalização econômico-financeira analisará, quando solicitado pela concessionária:

I - operações societárias;

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

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

CAPÍTULO VI

MEDIDAS PREVENTIVAS

Art. 40. O agente de fiscalização poderá aplicar as seguintes medidas preventivas à concessionária, com vistas a evitar a ocorrência ou recorrência de infrações:

- I - termo de registro de ocorrência; e
- II - aviso de não conformidade.

Seção I

Termo de registro de ocorrência

Art. 41. O termo de registro de ocorrência deverá ser lavrado quando forem identificados descumprimentos de obrigações contratuais relativas a:

- I - parâmetros de desempenho de conservação de infraestrutura; e
- II - regularidade econômico-financeira do contrato de concessão.

§1º A concessionária disporá de prazos diferenciados para o saneamento do descumprimento de obrigação contratual indicado pelo agente de fiscalização no termo de registro de ocorrência:

I – até cinco dias para aquela que apresente risco grave aos usuários e exija intervenção urgente, e

II – até noventa dias para o descumprimento que não represente risco grave.

§2º Caso a concessionária não corrija o descumprimento da obrigação contratual indicado no termo de registro de ocorrência, o agente de fiscalização lavrará auto de infração para aplicação da multa correspondente.

§3º O termo de registro de ocorrência deverá abranger todos os descumprimentos relacionados a uma mesma tipificação prevista no Anexo III, durante a respectiva ação de fiscalização.

Seção II

Aviso de não conformidade

Art. 42 O Aviso de Não Conformidade é uma medida preventiva destinada a evitar a imposição de penalidades, aplicável em situações nas quais o descumprimento contratual já tenha ocorrido e produzido efeitos irreversíveis.

§1º O aviso será emitido quando a concessionária descumprir obrigações contratuais relacionadas aos serviços operacionais, especialmente quanto aos tempos médios de atendimento médico e mecânico na rodovia, conforme estabelecido no contrato e no regulamento, quando o grau de descumprimento for considerado mínimo, configurando um adimplemento substancial da obrigação.

§2º O Aviso de Não Conformidade será emitido exclusivamente para concessionárias classificadas nas classes A ou B.

CAPÍTULO VII

MEDIDAS CAUTELARES

Art. 43. A ANTT poderá aplicar medida cautelar à concessionária, impondo obrigação de fazer ou não fazer, com a finalidade de evitar a ocorrência ou o agravamento de dano ou risco à infraestrutura, à segurança viária, à execução do contrato de concessão ou aos direitos dos usuários.

Art. 44. A aplicação de medida cautelar não exime a concessionária do cumprimento do contrato de concessão e das normas regulatórias da ANTT, nem impede a aplicação das penalidades cabíveis.

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

Art. 45. A medida cautelar poderá envolver providências relacionadas à infraestrutura, aos serviços, a obrigações de natureza econômico-financeira ou quaisquer outras medidas necessárias e adequadas para prevenir ou mitigar os riscos identificados.

Art. 46. As medidas cautelares serão propostas pela Superintendência e aprovadas pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio de deliberação específica, que indicará:

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

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

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

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

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

Art. 47. A Superintendência competente instruirá o processo, indicando as razões de fato e de direito que justifiquem a aplicação da medida cautelar.

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

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

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

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

CAPÍTULO VIII
MEDIDAS SANCIONATÓRIAS
Seção I
Disposições gerais

Art. 48. Poderão ser aplicadas às concessionárias as seguintes penalidades:

- I - advertência;
- II - multa; e
- III - declaração de inidoneidade

Parágrafo único. A declaração de inidoneidade poderá ser aplicada cumulativamente com as penas previstas nos incisos I e II, do *caput*.

Art. 49. A ANTT deverá considerar os seguintes aspectos ao aplicar penalidades:

- I - a natureza e gravidade da infração;
- II - os danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários;
- III - a vantagem auferida pela concessionária em virtude da infração;
- IV - a proporcionalidade entre a gravidade e intensidade da conduta, inclusive quanto ao número de usuários atingidos;
- V - as circunstâncias agravantes e atenuantes;
- VI - o histórico de infrações transitadas em julgado e reincidência no cometimento da infração.

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

Seção II
Advertência

Art. 50. A penalidade de advertência será aplicada por escrito, diretamente ou mediante conversão, nas hipóteses previstas em regulamento e no contrato de concessão, que não justifique penalidade mais gravosa.

Seção III
Multa
Subseção I
Multa específica

Art. 51. A penalidade de multa específica deverá ser aplicada a infrações relativas a:

- I - parâmetros de conservação;
- II - obrigação econômico-financeira;
- III - outras hipóteses previstas no contrato de concessão e nas normas regulatórias da ANTT, exceto para parâmetros de manutenção, cujas penalidades serão disciplinadas em contrato.

Art. 52. A multa específica para infrações relativas a parâmetros de conservação será aplicada para cada elemento da infraestrutura ou cada serviço operacional que não tenha sido atendido.

Art. 53. A multa específica para infrações relativas a obrigações econômico-financeiras será aplicada para cada obrigação descumprida constatada em cada ação de fiscalização.

Art. 54. O agente de fiscalização deverá lavrar auto de infração para a aplicação da multa específica:

- I - caso não corrigido o descumprimento no prazo estabelecido na medida preventiva; ou
- II - quando não couber aplicação de medida preventiva.

Art. 55. A multa específica será calculada, conforme art. 56 desta resolução, considerando:

- I – a classificação da concessionária na data da infração;
- II – as seguintes faixas de receita tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior à data do cometimento da infração (RTL);

RTL (em milhões de reais)	RTL limite inferior (em milhões de reais)
De 100 ≤ RTL < R\$ 200;	100
R\$ 200 ≤ RTL < R\$ 350;	200
R\$ 350 ≤ RTL < R\$ 500;	350
R\$ 500 ≤ RTL < R\$ 900;	500
RTL ≥ 900	900

III - o grupo de infração;

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

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

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

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

$$FBM = FCR * FCL * FGI$$

FBM: fator base da multa

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

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

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

§ 3º As circunstâncias agravantes e atenuantes serão calculados a partir da seguinte equação:

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

AGT: fator consolidado de agravantes e atenuantes;

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

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

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

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

Art. 56. O valor final da multa específica será obtido a partir da seguinte equação:

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

onde:

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

RTL inf: limite inferior da faixa receita tarifária líquida anual, descontados os tributos e encargos fiscais, do exercício financeiro anterior à data do cometimento da infração;

FBM: fator base da multa específica; e

AGT: fator consolidado de agravantes e atenuantes.

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

Art. 57. Para concessionária classificada na data do fato como de classe A, constatada infração passível de penalidade de multa específica, o agente de fiscalização emitirá notificação de infração para mera ciência, vedada a aplicação de penalidade.

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

§2º Para concessionária classificada na data do fato como de classe C, a penalidade de multa específica aplicável pela prática de infração de grupo 1 será convertida em advertência se a

conjugação das circunstâncias agravantes e atenuantes resultar na redução de pelo menos 50% (cinquenta por cento) do valor da multa.

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

Subseção II

Multa moratória

Art. 58. A penalidade de multa moratória deverá ser aplicada quando configurada a infração relativa a:

I - parâmetro de desempenho de manutenção;

II - obra obrigatória;

III - outras hipóteses previstas no contrato de concessão ou no Regulamento das Concessões Rodoviárias.

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

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

§3º Na hipótese de multa moratória, a contagem da mora será suspensa a partir do envio de documentos comprobatórios do cumprimento pela concessionária e, confirmado *in loco* o cumprimento, a interrupção retroagirá à data da comunicação pela concessionária.

Art. 59. A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias será aplicada até que a obra seja entregue conforme escopo, parâmetro técnico, norma técnica e projeto de engenharia aceito pela ANTT, de forma proporcional à parcela não executada da obra.

§ 1º A Superintendência competente aplicará a multa moratória para cada obra obrigatória com inexecução total ou parcial, observado o disposto neste Capítulo e resolução específica.

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

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

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

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

I - 0,9% (nove décimos por cento): pelo descumprimento de escopo, parâmetros técnicos, normas ou projetos aceitos pela ANTT, exceto quando previamente autorizados, mesmo que a obra tenha sido liberada para uso.

II - 1,8% (um inteiro e oito décimos por cento): pelo descumprimento do prazo de conclusão da obra estabelecido no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

§4º A multa moratória prevista no §3º será calculada com base no valor de referência da obra, estabelecido conforme os seguintes critérios:

I - para obras obrigatórias previstas inicialmente no contrato de concessão, o valor de referência será o estabelecido no contrato de concessão para a respectiva obra ou categoria de obra; e

II - para obras obrigatórias não previstas inicialmente no contrato de concessão, o valor de referência será o estabelecido no termo aditivo, com base no orçamento do respectivo projeto de engenharia.

§5º Para apuração da multa moratória, o valor de referência da obra tratado no §4º será atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês anterior à sua aplicação, empregando como data base para o cálculo aquela utilizada na fonte de origem.

§6º A contagem da multa moratória terá como:

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

II - termo final, a data da conclusão da obra obrigatória.

§7º A conclusão da obra obrigatória será atestada pelo agente de fiscalização após comunicação pela concessionária e verificação *in loco*.

§8º A contagem de que trata o §6º será interrompida em caso de reprogramação de obra, hipótese na qual a ANTT consolidará os valores apurados da multa moratória aplicada para fins de cobrança.

Art. 60. A penalidade de multa moratória não será convertida em advertência.

Subseção III

Dolo ou culpa por parte de administrador ou controlador

Art. 61. Será aplicada multa específica no valor de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) da multa aplicada à concessionária ao administrador ou controlador que tiver agido com dolo ou culpa no cometimento da infração.

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

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

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

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

Subseção IV

Disposições comuns

Art. 62. O valor final da multa, específica ou moratória, será corrigido pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), desde o trânsito em julgado até seu pagamento, nos termos do art. 37-A da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, e do art. 5º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Art. 63. O valor da multa específica não poderá ultrapassar o limite previsto no art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001.

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

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

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

Art. 64. Sobre o valor da multa correspondente à infração cometida, no âmbito do processo administrativo sancionador, será concedido desconto de:

I - 40% (quarenta por cento), caso a concessionária reconheça o cometimento da infração em manifestação apresentada no prazo da defesa prévia e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de 30 dias após notificação da ANTT; e

II - 20% (vinte por cento), caso a concessionária renuncie ao direito de apresentar recurso e efetue o pagamento espontâneo da multa no prazo de 30 dias contado da notificação da decisão de primeira instância.

Art. 65. O parcelamento de débitos para quitação de multas aplicadas observará o disposto em regulamentação específica.

Seção IV

Declaração de inidoneidade

Art. 66. A pena de declaração de inidoneidade:

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

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

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

CAPÍTULO IX

DENÚNCIA ESPONTÂNEA

Art. 67. A concessionária poderá, antes da realização de qualquer ação de fiscalização pela ANTT, apresentar denúncia espontânea, indicando a ocorrência de descumprimento de obrigação contratual e a adoção de medidas efetivas e imediatas para seu saneamento.

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

§2º É vedada a apresentação de denúncia espontânea:

I - a respeito do mesmo descumprimento de obrigação contratual que tenha sido objeto de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta; e

II – referente ao descumprimento de obrigação contratual sobre obras obrigatórias e sobre parâmetros de desempenho nos trinta dias que antecederem o término do ano-concessão.

Art. 68. Apresentada a denúncia espontânea, a concessionária deverá demonstrar o saneamento da irregularidade em até:

I - três meses, para infrações relativas a obras obrigatórias;

II - três meses, para infrações relativas a parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura;

III - cinco dias, para infrações relativas a parâmetros de desempenho de conservação da infraestrutura;

IV - um mês, para infrações relativas a parâmetros de desempenho dos serviços operacionais;

V - um mês, para infrações relativas a obrigações econômico-financeiras; e

VI - o prazo estabelecido pela Superintendência competente, para infrações relativas a outras obrigações.

Parágrafo único. No mesmo prazo previsto no *caput*, a concessionária deverá apresentar um plano para evitar a reincidência de descumprimento de obrigação contratual da mesma natureza.

Art. 69. O acompanhamento do saneamento do descumprimento de obrigação contratual indicado em denúncia espontânea será de competência:

I - da unidade competente, para infrações referentes a obras obrigatórias e a parâmetros de desempenho; e

II - da Superintendência competente, nas demais hipóteses.

Parágrafo único. Superado o prazo sem saneamento do descumprimento indicado, o agente de fiscalização deverá lavrar auto de infração e aplicar a penalidade correspondente.

Art. 70. A apresentação de denúncia espontânea pela concessionária terá os seguintes efeitos:

I - a não aplicação de penalidade à concessionária, caso saneado o descumprimento nos prazos indicados no art. 68; e

II - o reconhecimento do descumprimento de obrigação contratual e a renúncia ao direito de defesa e de recurso, caso o descumprimento não seja sanado nos prazos correspondentes.

Parágrafo único. A apresentação de denúncia espontânea não obsta a aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Capítulo X
TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Art. 71. A concessionária poderá celebrar Compromisso de Ajustamento de Conduta com a ANTT, com o objetivo de corrigir descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares.

Parágrafo único: A celebração do Compromisso de Ajustamento de Conduta interrompe a mora, em relação às obrigações objeto do ajuste, a partir do início de sua eficácia.

Art. 72. O compromisso de ajustamento de conduta será tomado por meio de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC e terá eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do [art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de junho de 1985](#).

Art. 73. O termo de ajustamento de conduta seguirá modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente, devendo conter, no mínimo:

I) Descrição das obrigações descumpridas:

- a) Discriminação detalhada das obrigações contratuais, legais ou regulamentares descumpridas.
- b) Referência específica aos dispositivos descumpridos.
- c) Processos administrativos que tenham por objeto o acompanhamento e a fiscalização de cada obrigação, se houver.
- d) Valor de cada obrigação descumprida, ainda que de forma estimada, se for o caso.

II) Plano de ação para correção dos descumprimentos:

- a) Detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para corrigir os descumprimentos.
- b) Recursos financeiros e materiais a serem empregados.
- c) Prazos específicos para a implementação de cada ação.

III) Cronograma de execução

- a) Cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das obrigações pactuadas.
- b) Prazo individual para correção de cada obrigação descumprida.

IV) Garantias:

- a) Tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das obrigações.
- b) Valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das obrigações pactuadas.
- c) Prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do TAC, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.

V) Fiscalização e Monitoramento

- a) Mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no TAC.
- b) Responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das obrigações.
- c) Procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do TAC após o seu termo final.

VI) Penalidades pelo descumprimento

a) Penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das obrigações pactuadas.

b) Critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.

VII) Valor de referência do TAC

VIII) Procedimento de revisão e ajustes no TAC

Art. 74. O valor de referência do TAC será o somatório dos valores das obrigações que constituam seu objeto, corrigido monetariamente da data do inadimplemento até a data de assinatura do termo.

Parágrafo único: A atualização dos valores das obrigações de que trata o caput será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

Art. 75. O termo de ajustamento de conduta preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.

§1º A garantia de que trata o caput deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor de referência.

§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do termo de ajustamento de conduta sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.

§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no art. 78 possam ser revertidas em desconto tarifário.

Art. 76. A extinção do termo de ajustamento de conduta por descumprimento não exime a concessionária de executar as obrigações inadimplidas e previstas no contrato de concessão.

Art. 77. O termo de ajustamento de conduta preverá a aplicação de multa, observada a seguinte graduação:

I: 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas.

II: 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

III: 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

Art. 78. Para preservação do equilíbrio econômico-financeiro, os efeitos financeiros decorrentes das alterações implementadas pelo termo de ajustamento de conduta em relação ao cronograma físico vigente da concessão serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à sua assinatura.

Parágrafo único. O TAC deverá prever a aplicação de desconto de reequilíbrio em razão de eventuais atrasos ou inexecução das obrigações nele previstas, a ser considerado na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao seu cumprimento.

Art. 79. A existência de ação judicial correlata não impede que seja firmado o Termo de Ajustamento de Conduta.

Art. 80. A assinatura do TAC deve ser precedida de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei 9.469/97

Capítulo XI
ACORDO SUBSTITUTIVO

Art. 81. A ANTT poderá celebrar Acordo Substitutivo com a concessionária, visando converter penalidades pecuniárias em obrigações de investimento ou outras ações de interesse público, em benefício dos usuários da concessão.

§ 1º O Acordo Substitutivo poderá abranger penalidades ainda em apuração ou com decisão de mérito definitiva, desde que não inscritas em dívida ativa.

§ 2º É condição para a eficácia do Acordo Substitutivo que a concessionária renuncie à pretensão em todas as demandas judiciais que envolvam os processos sancionatórios que constituam objeto do ajuste.

§ 3º A tramitação do Acordo Substitutivo não suspende o andamento dos processos administrativos sancionadores correlatos.

Art. 82. As formas de conversão previstas no Acordo Substitutivo, aplicadas combinada ou isoladamente, são:

I – Desconto ou redução tarifária;

II - Depósito do valor do Acordo em conta específica no âmbito do mecanismo de contas da concessão, a ser utilizada em processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão em favor dos usuários da rodovia;

III - Implementação de novas obrigações para a concessionária, que não estavam previstas originalmente no contrato de concessão; e

IV - Compensação no processo de apuração final de haveres e deveres, nos casos em que o tempo de vigência restante do contrato não seja compatível com as medidas previstas nos incisos anteriores.

§ 1º Nos casos dos incisos I e IV, a implementação do Acordo Substitutivo independe de qualquer ação da concessionária, cabendo à ANTT a adoção das medidas necessárias à sua efetivação.

§ 2º Na hipótese do inciso II, a eficácia do acordo substitutivo fica condicionada ao efetivo depósito do valor na conta correspondente.

Art. 83. O valor das penalidades que envolvam os processos sancionatórios objeto do ajuste poderá sofrer desconto máximo nos seguintes percentuais:

I - 50% (cinquenta por cento) para concessionária de classe A ou B;

II - 45% (quarenta e cinco por cento) para concessionária de classe C; e

III - 40% (quarenta por cento) para concessionária de classe D.

§ 1º Os descontos máximos previstos no *caput* somente serão concedidos caso o acordo abranja a totalidade de processos administrativos sancionadores não transitados em julgado na esfera administrativa, no momento do protocolo da proposta de acordo, e implica renúncia a discussão de mérito em todos eles.

§ 2º Caso a concessionária opte pela inclusão de apenas parte de seu acervo de processos administrativos sancionadores, os descontos serão graduados da seguinte maneira:

Classes	1 ^a instância	2 ^a instância
A	45%	35%

B	40%	30%
C	35%	25%
D	30%	20%

§ 3º Não será concedido desconto sobre os valores das multas nos processos com decisão definitiva transitada em julgado.

§ 4º Os descontos tratados neste artigo não serão cumulativos com quaisquer outros descontos previstos em normas da ANTT.

Art. 84. O Acordo Substitutivo observará modelo estabelecido em ato específico da Superintendência competente e será acompanhado de anexos contendo:

- I - os números dos processos administrativos sancionadores;
- II - a respectiva fase processual de cada um deles, evidenciando a instância em que tramita;
- III - o valor pecuniário de cada penalidade;
- IV - o desconto concedido, de forma global ou individual, se for o caso; e
- V - renúncia da concessionária às ações judiciais correlatas.

Art. 85. Nas hipóteses em que o Acordo Substitutivo implicar a execução de novas obrigações, o termo deverá conter, além dos requisitos previstos no art. 84, no mínimo, as seguintes informações:

I. Descrição das Novas Obrigações:

- a) Discriminação detalhada das novas obrigações de investimento ou ações de interesse público a serem implementadas pela concessionária;
- b) Apresentação da relação dos investimentos classificados por ordem de prioridade, estabelecida por meio de análise multicritério, considerando elementos como aprimoramento da segurança viária, melhoria do nível de serviço, abrangência de usuários beneficiados e necessidade de desapropriação, licenciamento ambiental ou outra autorização governamental;
- c) Referência específica aos objetivos e benefícios esperados das novas obrigações;
- d) Valor total estimado de cada nova obrigação, com todos os custos relacionados, inclusive os custos com projetos, estudos, licenciamentos, royalties, remoção de interferência, desapropriação, conservação, manutenção, operação e monitoração, se for o caso;

II. Plano de Ação para Implementação das Novas Obrigações:

- a) Detalhamento das ações a serem realizadas pela concessionária para implementar as novas obrigações;
- b) Recursos financeiros e materiais a serem empregados;
- c) Prazos específicos para a implementação de cada ação.

III. Cronograma de Execução:

- a) Cronograma detalhado com as etapas e prazos para cumprimento das novas obrigações pactuadas;
- b) Prazo individual para a implementação de cada nova obrigação.

IV. Garantias:

- a) Tipo de garantia a ser apresentada pela concessionária para assegurar o cumprimento das novas obrigações;
- b) Valor da garantia, que deverá ser proporcional ao valor de referência das novas obrigações pactuadas;
- c) Prazo para a apresentação da garantia, que deverá ser feita em até trinta dias, contados da celebração do Acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades previstas.

IV. Fiscalização e Monitoramento:

- a) Mecanismos de fiscalização e monitoramento das ações previstas no Acordo;
- b) Responsabilidades da ANTT e da concessionária no acompanhamento do cumprimento das novas obrigações;
- c) Procedimentos para elaboração de nota técnica sobre o cumprimento do Acordo após o seu termo final.

VI. Penalidades pelo Descumprimento:

- a) Penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento parcial ou total das novas obrigações pactuadas;
- b) Critérios para a aplicação das penalidades e medidas coercitivas, incluindo multas.

VII. Procedimento de Revisão e Ajustes no Acordo

VIII. Valor de Referência do Acordo.

Art. 86. O valor de referência do Acordo Substitutivo será o somatório dos valores das penalidades aplicáveis, relativos aos processos administrativos sancionatórios incluídos no Acordo.

Parágrafo único: A atualização dos valores de que trata o caput será feita pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou outro índice oficial que venha a substituí-lo.

Art. 87. Os valores estimados dos investimentos serão considerados no fluxo de dispêndios marginais decorrentes do Acordo Substitutivo.

Parágrafo único. Os valores obtidos de projeto executivo e orçamento efetivamente aceitos pela ANTT substituirão os valores estimados, até o limite estabelecido no Acordo.

Art. 88. Na hipótese do art. 85, o Acordo Substitutivo preverá a obrigação de contratação pela concessionária de garantia para assegurar o pagamento da multa por descumprimento.

§1º A garantia de que trata o caput deverá ter valor de 15% (quinze por cento) do valor total das novas obrigações previstas no Acordo.

§2º A garantia deverá ser apresentada em até trinta dias, contados da celebração do Acordo, sob pena de rescisão e aplicação das penalidades nele previstas.

§3º A garantia poderá ser dispensada desde que ajustado que as penalidades decorrentes do descumprimento do acordo, previstas no art. 97 possam ser revertidas em desconto tarifário.

Art. 89. A fiscalização do cumprimento do Acordo Substitutivo será realizada conforme estabelecido no termo de acordo, podendo ser fixados marcos intermediários de fiscalização, conforme metas do plano de ação.

§1º Para cada etapa, será elaborado um relatório preliminar de fiscalização e, ao final, um relatório final, que documentarão o progresso e a conclusão das obrigações estabelecidas.

§2º A concessionária será notificada para manifestar-se sobre os relatórios preliminares e sobre o Relatório Final no prazo de quinze dias.

§3º Apresentada ou não a manifestação pela concessionária no prazo de que trata o §2º, a Superintendência competente elaborará parecer final e submeterá proposta de deliberação à Diretoria Colegiada, apontando o cumprimento, descumprimento parcial ou total do Acordo, com as consequências decorrentes.

§4º O Acordo será considerado cumprido se atingido percentual superior a 90% de execução acumulada das obrigações estabelecidas, permanecendo a concessionária obrigada a concluir as obras ou investimentos já iniciados, para garantir sua plena funcionalidade.

Art. 90. O acordo deve conter cláusula que preveja que, na hipótese de impossibilidade total ou parcial de cumprimento das novas obrigações estabelecidas por razões não atribuíveis à concessionária, a parcela restante das obrigações será convertida em redução tarifária, desde que a parte executada seja plenamente funcional.

Art. 91. Quando constatado o descumprimento total ou parcial das novas obrigações assumidas no Acordo Substitutivo, serão aplicáveis multas com a seguinte graduação:

I: 15% (quinze por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) das obrigações pactuadas.

II: 10% (dez por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

III: 5% (cinco por cento) do valor de referência, caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) das obrigações pactuadas.

Parágrafo único. O valor não executado, acrescido dos valores das multas previstas nesse dispositivo, serão convertidos em desconto tarifário na revisão subsequente à deliberação da ANTT acerca do cumprimento do Acordo.

Art. 92. A espécie de Termo de Ajustamento de Condutas (TAC-Multas), prevista no art. 1º, §3º da Resolução n.º 5.823/18, deixa de ser aplicável às concessões rodoviárias a partir da vigência desta norma.

Art. 93. As normas procedimentais estabelecidas na Resolução n.º 5823/18 regerão o processamento do Acordo Substitutivo até a edição de regramento específico pela ANTT.

Art. 94. A assinatura do Acordo Substitutivo deve ser precedida de autorização da Advocacia-Geral da União, nos termos da Lei 9.469/97.

CAPÍTULO XII
CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS
Seção I
Disposições Gerais

Art. 95. As concessionárias serão classificadas pela Superintendência competente, considerando cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão e na regulação da ANTT, a partir da qual será dispensado tratamento fiscalizatório diferenciado.

§ 1º A classificação das concessionárias será realizada anualmente e vigorará durante o período de vigência do plano anual de fiscalização do ano civil subsequente à sua aprovação.

§ 2º A definição dos indicadores e parâmetros na metodologia de classificação das concessionárias não altera o dever da concessionária de atender ao escopo, aos parâmetros técnicos e de desempenho das obrigações previstas nos contratos de concessão.

Art. 96. Até a realização da primeira classificação, as concessionárias receberão um tratamento fiscalizatório equivalente à classe B.

Art. 97. No primeiro triênio de classificação, as concessionárias serão categorizadas em quatro classes de acordo com sua nota global, da seguinte forma:

Classe	Primeiro ano de classificação	Segundo ano classificação	A partir do terceiro ano de classificação
A	≥ 8	> 8	$\geq 8,5$
B	$\geq 5,5$ e < 8	≥ 6 e ≤ 8	≥ 7 e $< 8,5$
C	≥ 4 e $< 5,5$	> 4 e < 6	≥ 5 e < 7
D	< 4	≤ 4	< 5

Art. 98. Enquanto a classificação das concessionárias para o ano seguinte não for aprovada, vigorará a classificação anual anterior.

Art. 99. Durante a fase de trabalhos iniciais, a concessionária não será submetida à classificação.

Art. 100. No primeiro ano-concessão da fase de recuperação, a concessionária será classificada como:

I - Classe B, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo previsto no contrato de concessão;

II - Classe C, caso não tenha cumprido todas as obrigações da fase de trabalhos iniciais dentro do prazo previsto no contrato de concessão.

Art. 101. Até o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, a concessionária será classificada como:

I - Classe A, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior com antecedência de doze meses ao prazo previsto no contrato de concessão;

II - Classe B, caso tenha cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo previsto no contrato de concessão;

III - Classe C, caso tenha não cumprido todas as obrigações da fase de recuperação do ano-concessão anterior dentro do prazo previsto no contrato de concessão.

Seção II

Tratamento dos dados da classificação das concessionárias

Art. 102. A Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração dos dados relativos aos indicadores em até seis meses antes do início da sua vigência.

§1º Para realização da classificação de cada concessionária, serão considerados os seus dados relativos ao ano-concessão completo, imediatamente anterior à apuração.

§ 2º Os dados de entrada considerados na classificação das concessionárias serão processados, preferencialmente, a partir de sistema informatizado indicado pela ANTT, fornecidos pelos agentes indicados no art. 3º, §1º.

§3º Identificada inconsistência nos dados, a concessionária será instada a se manifestar no prazo improrrogável de quinze dias.

§ 4º A unidade competente analisará a manifestação de que trata o §3º e em caso de impossibilidade de obtenção ou tratamento dos dados:

I - será atribuída nota zero, caso a impossibilidade decorra de responsabilidade da concessionária;

II - o indicador ou subindicador será desconsiderado, e a nota global será calculada com base nos demais indicadores ou subindicadores, observada a proporcionalidade dos pesos, nas demais hipóteses.

Art. 103. A ANTT poderá, a qualquer tempo, realizar inspeção especial sobre os dados de entrada considerados na classificação, inclusive por amostragem, de modo a assegurar a fidedignidade dos mesmos, mediante procedimentos como:

I - inspeção *in loco*;

II - levantamento de informações georreferenciadas relativas às ambulâncias e guinchos na prestação dos serviços de socorro médico e mecânico.

Seção III

Publicação da classificação das concessionárias

Art. 104. A Superintendência competente aprovará, por meio de ato específico, a classificação das concessionárias após a conclusão da análise da manifestação da concessionária.

§1º A Superintendência dará ciência à concessionária sobre a classificação apurada, assegurando-lhe o direito de se manifestar acerca dos resultados.

§2º Qualquer concessionária poderá recorrer à Diretoria em face dos cálculos e das notas constantes da classificação das concessionárias, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato de que trata o *caput*.

§ 3º Após julgamento dos recursos, em caso de provimento, a Superintendência competente retificará o ato de classificação das concessionárias.

§4º Caso a classificação das concessionárias ou a classificação ou a nota de uma concessionária específica seja invalidada ou tenha sua aplicação impedida por qualquer razão, será aplicada a classificação anteriormente aprovada.

Seção IV

Metodologia de classificação das concessionárias

Art. 105. A classificação das concessionárias será determinada:

I - pelo cumprimento das obrigações das fases de trabalhos iniciais e de recuperação conforme os prazos previstos no contrato de concessão; e

II - pelo ranqueamento resultante da ordenação decrescente das notas globais obtidas por cada concessionária.

§ 1º As concessionárias serão classificadas de acordo com a ordem decrescente de suas notas globais e serão categorizadas em quatro classes, de acordo com sua nota global, da maior para menor:

I – classe A;

II – classe B;

III – classe C; e

IV – classe D.

Art. 106. Após o primeiro ano-concessão da fase de conservação e manutenção, a concessionária será submetida à classificação de acordo com a nota global obtida a partir dos dados observados para os subindicadores e indicadores.

§ 1º A cada indicador será atribuído um peso específico na fórmula de cálculo da nota global.

§ 2º Para cada indicador ou subindicador, será atribuída nota correspondente à média obtida a partir dos dados observados no ano-concessão, distribuídos em quatro níveis, com a seguinte pontuação:

I - nível 1: nota dez;

II - nível 2: nota sete;

III - nível 3: nota quatro;

IV - nível 4: nota zero.

Art. 107. Os três macroindicadores considerados na classificação das concessionárias serão:

I - conservação e manutenção da infraestrutura;

II - execução de obras obrigatórias; e

III - serviços e atendimento aos usuários.

Art. 108. O macroindicador de conservação e manutenção da infraestrutura será composto pelos seguintes indicadores, com os respectivos pesos sobre a nota:

I - pavimento: 20% (vinte por cento);

II - sinalização: 10% (dez por cento);

III - sistema de drenagem e obras-de-arte correntes: 5% (cinco por cento);

IV - manutenção e conservação das obras-de-arte especiais: 2,5% (cinco por cento); e

V - índice de desempenho ambiental: 2,5% (cinco por cento).

§ 1º A nota do indicador de pavimento será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - índice de irregularidade longitudinal;

II - deflexão característica;

III - trilha de roda;

IV - valores de resistência à derrapagem;

V - altura da mancha de areia; e

VI - percentual (%) de trincamento.

§2º Na aferição do índice de irregularidade longitudinal e da deflexão característica, serão considerados apenas os segmentos de pavimento flexível.

§3º A nota do indicador de sinalização será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - retrorreflexão da sinalização horizontal;

II - retrorreflexão da sinalização vertical e aérea;

III - estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea; e

IV - estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea.

§ 4º A nota do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - estado de conservação da drenagem superficial; e

II - estado de conservação da drenagem profunda.

§ 5º A nota do indicador de obras-de-arte especiais será obtida segundo a metodologia definida na NORMA DNIT 010/2004 - PRO;

§ 6º A nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA) será obtida observando a publicação anual do resultado final pela ANTT, em seus meios de comunicação oficiais.

Art. 109. O macroindicador de execução de obras obrigatórias será composto pelos seguintes indicadores, com os seguintes pesos sobre a nota:

I - índice de execução anual: 5% (cinco por cento); e

II - índice de execução acumulada: 25% (vinte e cinco por cento).

§ 1º A nota do indicador de índice de execução anual será obtida pelo percentual correspondente às obras obrigatórias executadas, em avanço físico, em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão para o período, incluindo as postergações de obras, para cada ano-concessão completo do período de análise considerado.

§ 2º A nota do indicador de índice de execução acumulada será obtida pelo percentual correspondente obras obrigatórias executadas, em avanço físico, em relação ao total de obras previstas no contrato de concessão para o período, incluindo as postergações de obras, do início da concessão até o período de análise considerado.

§ 3º Os indicadores de que tratam este artigo serão aferidos, inclusive mediante apuração de média ponderada quando ambos os critérios forem utilizados:

I - pelo avanço físico do cronograma do fluxo de caixa, para os contratos de concessão que contenham plano de negócios; e

II - Fator D, para os contratos de concessão que não contenham plano de negócios ou para as obras pactuadas conjuntamente com a aplicação de desconto de reequilíbrio.

§ 4º Na apuração dos indicadores de que trata este artigo, serão considerados na contabilização das inexecuções os descumprimentos em razão de evento cujo risco foi alocado à concessionária pelo contrato de concessão.

Art. 110. O macroindicador de serviços e atendimento aos usuários será composto pelos seguintes indicadores, com os seguintes pesos sobre a nota:

I - plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo: 10% (dez por cento);

II - serviço de socorro médico: 10% (dez por cento); e

III - serviço de socorro mecânico: 10% (dez por cento).

§ 1º A nota do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo será obtida pela média observada nos seguintes subindicadores:

I - índice de solução;

II - satisfação com o atendimento;

III - reclamações respondidas; e

IV - prazo médio de respostas.

§ 2º Será atribuída nota zero ao indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo caso a concessionária não esteja cadastrada na plataforma durante a integralidade do ano-concessão considerado.

§ 3º A nota do indicador de serviço de socorro médico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por ambulâncias tipo C e tipo D.

§ 4º Para fins do disposto no § 3º, será considerado apenas o primeiro atendimento por ambulância, seja tipo C ou tipo D, para cada ocorrência, contabilizando-se o tempo a partir da identificação da ocorrência pela concessionária ou do acionamento pelo usuário, o que ocorrer primeiro.

§ 5º A nota do indicador de serviço de socorro mecânico será calculada com base no percentual de ocorrências atendidas mensalmente de acordo com o parâmetro de desempenho, considerando o tratamento contratual distinto para atendimentos realizados por guincho leve e guincho pesado.

§ 6º Quando o contrato de concessão não estabelecer parâmetros de desempenho distintos para atendimento por ambulância tipo C e ambulância tipo D, e para guincho leve e por guincho pesado, considera-se, para fins exclusivos da apuração da nota do indicador, que o tempo de atendimento por ambulância tipo D e por guincho pesado deverá ser o dobro daquele definido para ambulância tipo C e por guincho leve, respectivamente.

§ 7º A contabilização das ocorrências de atendimento de socorro médico ou mecânico, que tenham tempo de atendimento equivalente a zero, será realizada conforme o recebimento dos relatórios de monitoração.

Art. 111. A nota global de cada concessionária será obtida pela média das notas observadas para cada indicador ou subindicador do ano-concessão completo considerado na apuração, nos termos do Anexo IV.

Parágrafo único. Observados os pesos previstos no *caput*, a nota global de cada concessionária será obtida pela média das notas observadas para cada indicador ou subindicador do ano-concessão completo na apuração, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\begin{aligned}
 NG = 0,20 & \left(\frac{\overline{P_{IRI}} + \overline{P_{DC}} + \overline{P_{TR}} + \overline{P_{VRD}} + \overline{P_{HS}} + \overline{P_{\%TRIN}}}{6} \right) + 0,10 \left[0,5 \overline{S_{RSH}} + 0,5 \left(\frac{\overline{S_{RSV}} + \overline{S_{SSV}} + \overline{S_{CSV}}}{3} \right) \right] \\
 & + 0,05 \left(\frac{\overline{OAC_{DS}} + \overline{OAC_{DP}}}{2} \right) + 0,025 \overline{OAE} + 0,025 \overline{IDA} + 0,05 \overline{O_{EAn}} + 0,25 \overline{O_{EAc}} \\
 & + 0,10 \left(\frac{\overline{U_{IS}} + \overline{U_{SA}} + \overline{U_{RR}} + \overline{U_{PR}}}{4} \right) + 0,10 \overline{U_{SMed}} + 0,10 \overline{U_{SMec}}
 \end{aligned}$$

onde:

NG : nota global;

$\overline{P_{IRI}}$: nota média do subindicador de índice de irregularidade longitudinal do indicador de pavimento;

$\overline{P_{DC}}$: nota média do subindicador de deflexão característica do indicador de pavimento;

$\overline{P_{TR}}$: nota média do subindicador de trilha de roda do indicador de pavimento;

$\overline{P_{VRD}}$: nota média do subindicador de valores de resistência à derrapagem do indicador de pavimento, para o ano a;

$\overline{P_{HS}}$: nota média do subindicador de valores de altura da mancha de areia do indicador de pavimento;

$\overline{P_{\%TRIN}}$: nota média do subindicador de percentual (%) de trincamento do indicador de pavimento;

$\overline{S_{RSH}}$: nota média do subindicador de retrorreflexão da sinalização horizontal do indicador de sinalização;

$\overline{S_{RSV}}$: nota média do subindicador de retrorreflexão da sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;

$\overline{S_{SSV}}$: nota média do subindicador de estado de conservação do suporte de fixação das placas de sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;

S_{CSV} : nota média do subindicador de estado de conservação da chapa das placas de sinalização vertical e aérea do indicador de sinalização;

OAC_{DS} : nota média do subindicador de estado de conservação da drenagem superficial do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;

OAC_{DP} : nota média do subindicador de estado de conservação da drenagem profunda do indicador de sistema de drenagem e obras-de-arte correntes;

OAE : nota do indicador de obras-de-arte especiais;

IDA : nota do indicador de Índice de Desempenho Ambiental (IDA);

O_{EAn} : nota média do indicador de índice de execução anual do macroindicador de execução de obras obrigatórias;

O_{EAc} : nota média do indicador de índice de execução acumulada do macroindicador de execução de obras obrigatórias;

U_{IS} : nota média do subindicador de índice de solução do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

U_{SA} : nota média do subindicador de índice de satisfação com o atendimento do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

U_{RR} : nota média do subindicador de índice de reclamações respondidas do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

U_{PR} : nota média do subindicador de índice de prazo médio de respostas do indicador de plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo;

$U_{SMéd}$: nota média do indicador de serviço de socorro médico do macroindicador de serviços e atendimento aos usuários, para o ano a;

U_{SMec} nota média do indicador de serviço de socorro mecânico do macroindicador de serviços e atendimento aos usuários, para o ano a.

CAPÍTULO XIII

REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA

Art. 112. O Regime de Recuperação Regulatória (RRR) é um instrumento de gestão contratual excepcional e transitório destinado a promover a recuperação de concessões com desempenho insatisfatório e que apresentem risco de extinção contratual por caducidade.

§1º A implementação do RRR constitui decisão discricionária da ANTT, como alternativa à instauração ou continuidade de processo de caducidade, não constituindo direito da concessionária.

§2º A aplicação do RRR não pode importar em alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou de sua matriz de risco.

Art. 113. A aplicação do Regime de Recuperação Regulatória será cabível quando a ANTT identificar o cumprimento dos requisitos para a abertura do processo de caducidade ou elementos que indiquem que a concessão está próxima dessa condição, oferecendo à concessionária uma última oportunidade para sanar as irregularidades e retornar à conformidade contratual, conforme o art. 38, §3º, da Lei nº 8.987/95.

§1º A inclusão no RRR deverá ser precedida de uma avaliação detalhada da situação da concessão, incluindo análise de desempenho, situação financeira e cumprimento das obrigações contratuais, bem como de uma análise técnica e jurídica que demonstre a viabilidade da recuperação da concessão no prazo estabelecido.

§2º Cada concessão poderá se submeter ao Regime de Recuperação Regulatória uma única vez, salvo se sobrevirem razões excepcionais que justifiquem nova submissão ao regime.

Art. 114. O ingresso no Regime de Recuperação Regulatória implica o reconhecimento, pela concessionária, do descumprimento do contrato de concessão e na concordância com a extinção por caducidade em caso de descumprimento do Plano de Recuperação da Concessão acordado entre as partes.

Parágrafo único. A concessionária deve renunciar a qualquer pretensão de obstar, seja judicialmente, seja em arbitragem, o encerramento do contrato em caso de insucesso do Plano de Recuperação da Concessão e instauração do processo de caducidade, sem prejuízo de buscar indenização e quaisquer resarcimentos que entenda cabíveis após o encerramento do contrato.

Art. 115. O Regime de Recuperação Regulatória (RRR) terá a duração de dois anos, período durante o qual a concessionária deverá cumprir um Plano de Recuperação da Concessão específico, a ser acordado com a ANTT.

§ 1º O Plano de Recuperação da Concessão deverá considerar a avaliação detalhada da situação da concessão para estabelecer medidas adequadas e suficientes para retomar o pleno cumprimento das obrigações contratuais.

§ 2º O Plano de Recuperação da Concessão poderá contemplar as seguintes medidas, alternativa ou cumulativamente, entre outras necessárias à viabilização da concessão:

I - Inclusão ou exclusão de obrigações no contrato de concessão;

II - Reprogramação de obrigações vencidas e vincendas;

III - Antecipação ou diferimento de incidência de débitos e créditos acumulados, inclusive Fator D ou Fator C;

IV - Suspensão da aplicação de novas penalidades pelo descumprimento de determinadas obrigações;

V - Celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC);

VI - Celebração de Acordo Substitutivo, quando aplicável;

VII - Estabelecimento de metas e indicadores de desempenho que deverão ser periodicamente avaliados pela ANTT;

VIII - Atualização ou revisão de parâmetros contratuais.

§ 3º A concessionária deverá apresentar relatórios trimestrais de progresso à ANTT, demonstrando o cumprimento das metas estabelecidas no Plano de Recuperação da Concessão.

§ 4º A ANTT deverá elaborar um plano específico de fiscalização, com periodicidade semestral, para aferir o cumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, tendo caráter predominantemente educativo e orientativo.

Art. 116. Ao término do Regime de Recuperação Regulatória, a ANTT deverá realizar uma avaliação final abrangente do desempenho da concessionária, a ser conduzida por uma comissão de três servidores, abrangendo os seguintes aspectos:

I - Cumprimento dos itens do Plano de Recuperação da Concessão;

II - Alcance das metas estabelecidas;

III - Execução dos investimentos programados;

IV - Cumprimento dos parâmetros de desempenho;

V - Análise da condição econômica da concessionária.

§ 1º A avaliação final será formalizada por meio de parecer técnico conclusivo sobre a evolução da concessão e a desconfiguração dos elementos que ensejariam a extinção da concessão por caducidade.

§ 2º A ANTT poderá, a seu critério, estender o prazo do RRR por mais um ano, caso julgue necessário para a completa recuperação da concessionária, desde que haja justificativa técnica e jurídica para tal medida.

§ 3º Ao final do prazo do RRR, a classificação da concessionária deverá ser atualizada pela ANTT com base nos resultados da avaliação final.

Art. 117. Com base na avaliação final, a Diretoria Colegiada da ANTT decidirá se a concessão deve ser considerada recuperada, caso a concessionária tenha cumprido satisfatoriamente o Plano de Recuperação da Concessão e sanado as irregularidades, com retorno ao regime contratual ordinário, ou se deve ser considerada não recuperada, determinando a abertura do processo de caducidade.

Art. 118. Durante o período do Regime de Recuperação Regulatória, a concessionária deverá manter a ANTT informada sobre qualquer evento relevante que possa impactar o cumprimento do Plano de Recuperação da Concessão ou o desempenho da concessão.

§ 1º A concessionária deverá notificar a ANTT, por escrito, sobre qualquer evento de natureza técnica, financeira ou operacional que possa afetar significativamente o andamento do Plano de Recuperação da Concessão, no prazo máximo de 5 dias úteis a partir da ocorrência do evento.

§ 2º A ANTT poderá solicitar informações adicionais e realizar auditorias específicas para verificar a veracidade das informações prestadas pela concessionária.

Art. 119. A aplicação do Regime de Recuperação Regulatória não exime a concessionária de suas obrigações contratuais e legais, exceto naquilo que dispuser diversamente o Plano de Recuperação da Concessão.

Art. 120. O Regime de Recuperação Regulatória poderá ser extinto antecipadamente pela ANTT em caso de descumprimento do Plano de Recuperação da Concessão pela concessionária, resultando na imediata abertura do processo de caducidade.

§ 1º A extinção antecipada do RRR ocorrerá nas seguintes hipóteses:

I - Não cumprimento dos itens do Plano de Recuperação da Concessão nos prazos estabelecidos;

II - Falta de apresentação dos relatórios trimestrais de progresso;

III - Descumprimento dos parâmetros de desempenho acordados;

IV - Ocorrência de eventos de natureza técnica, financeira ou operacional que comprometam a recuperação da concessão e não sejam devidamente comunicados à ANTT;

V - Qualquer outra situação que evidencie a incapacidade da concessionária de cumprir com os compromissos assumidos no Plano de Recuperação da Concessão.

§ 2º A decisão de extinção antecipada do RRR será tomada pela Diretoria Colegiada da ANTT, por proposta fundamentada da Superintendência competente, assegurada a manifestação prévia da concessionária.

§ 3º A abertura do processo de caducidade será imediata após a formalização da extinção antecipada do RRR, observando os procedimentos legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 121. Em caso de insucesso do Regime de Recuperação Regulatória, a abertura do processo de caducidade não obsta o processamento de pedido de relição, nos termos da lei.

§1º Não será admitido o Regime de Recuperação Regulatória para as concessões que estão com relição em curso.

Art. 122. O procedimento para a implementação e acompanhamento do Regime de Recuperação Regulatória deverá ser disciplinado por instrução normativa específica a ser expedida pela ANTT.

CAPÍTULO XIII

ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Art. 123. A primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 5.950, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 18.....

.....

Parágrafo único. A concessionária deverá disponibilizar em seu sítio eletrônico espaço exclusivo para os usuários com informações sobre os pedágios automáticos, os seus respectivos valores, meios e formas de pagamento, indicação das obras com cronograma (iniciadas e futuras, bem como quais serão financiadas pelo pedágio), canais de atendimento da concessionária, tanto físico quanto remoto, telefones de contato, indicação da plataforma Consumidor.gov.br, bem como demais informações de interesse do consumidor, conforme a Lei nº 8.078, de 1990.

Art. 18-A. O atendimento presencial dos usuários deverá considerar todas as formas de interação da concessionária com estes para atendimento das suas demandas, inclusive sobre informações e pagamentos.

Art. 18-B. Deverá ser garantido o atendimento presencial para os usuários para o tratamento das demandas relacionadas a pagamento eletrônico da tarifa de pedágio.

Art. 18-C. Deverá ser garantido o atendimento na plataforma Consumidor.gov.br e demais meios de atendimento, além do atendimento telefônico, via Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC) neste caso, vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana.

....." (NR)

"Art. 19.....

.....

§1º No ambiente específico no sítio eletrônico da concessionária as seguintes informações voltadas para os usuários deverão ter destaque:

I - valores sazonais das tarifas de forma destacada e dos respectivos descontos tarifários conforme o período da sazonalidade ou valores dinâmicos, quando for o caso;

II - métodos de identificação do veículo como leitura de etiqueta eletrônica e placas de veículos;

III - formas e meios de pagamento;

IV - localização dos pórticos com os pedágios automáticos;

V - benefícios para os usuários com a cobrança em fluxo livre, pedágio eletrônico, dentre outros;

VI - direitos dos usuários;

VII - canais de atendimento da empresa em tempo real e presencial;

VIII - indicação das Bases Operacionais e de Serviço de Atendimento ao Usuário no trecho concedido e em outros lugares para atendimento acerca do pagamento das tarifas de pedágio, dentre outros;

IX - endereço da plataforma Consumidor.gov.br;

- X - indicadores dos atendimentos aos usuários, conforme arts. 18-A, 18-B e 18-C;
- XI - obras previstas no planejamento anual, com identificação dos responsáveis técnicos;
- XII - obras em andamento e a iniciar com o respectivo cronograma, referente ao trecho submetido ao Sandbox Regulatório, caso a concessionária venha a participar deste ambiente experimental, conforme regulamentação específica;
- XIII - limite de velocidade na via;
- XIV - multa de trânsito por evasão de pedágio, informando que ela não isenta do pagamento da tarifa;
- XV - período em que os usuários ficarão isentos da cobrança de multa ou encargos adicionais;
- XVI - procedimento para pagamento de tarifa após a passagem no pórtico, na ausência de etiqueta eletrônica;
- XVII - descontos tarifários cabíveis para os usuários que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica;
- XVIII - entidades ou veículos que gozam de gratuidade do pedágio, mencionando as condições e forma para tanto;
- XIX - desconto de usuário frequente, quando aplicável;
- XX - prazo máximo ou extensão máxima da fila de espera nas praças de pedágio e para atendimento dos serviços com prazo estipulado no contrato de concessão;
- XXI - esquema linear do trecho sob concessão, com informações sobre a localização:
 - a) dos principais acessos e cidades ao longo da rodovia;
 - b) dos postos de fiscalização rodoviária da ANTT e das unidades da Polícia Rodoviária Federal no trecho sob concessão;
 - c) das bases de serviços de atendimento aos usuários e de serviços operacionais;
 - d) dos pontos de parada de descanso, com a identificação e forma de solicitação dos serviços oferecidos;
 - e) dos controladores eletrônicos de velocidade fixos;
 - f) dos postos de pesagens veiculares, acompanhado de endereço para publicações oficiais sobre os pesos máximos admitidos por categoria de veículo de carga conforme legislação vigente; e
 - g) das obras em andamento e eventuais restrições de utilização da via;
- XXI - estatísticas mensais de movimentação de veículos, por tipo de veículo e por praça de pedágio;
- XXII - ações de apreensão e manejo de animais;
- XXIII - atividades de combate a incêndios nas áreas lindéiras às rodovias;
- XXIV - estatísticas mensais de acidentes, bem como as providências adotadas para redução da incidência em pontos ou segmentos considerados críticos em relação à segurança viária;
- XXV - meios de solicitação de ressarcimento por danos ocorridos na rodovia;
- XXVI - formas para o usuário apresentar eventual manifestação sobre a prestação do serviço;
- XXVII - obras previstas no planejamento anual, com identificação dos responsáveis técnicos;
- XXVIII - a posição da concessionária na última classificação periódica divulgada pela ANTT; e

XXIX - outros serviços eventualmente oferecidos aos usuários pela concessionária.

..... ” (NR)

“Art. 20-A. A sinalização rodoviária na região das praças de pedágio automático deverá garantir o direito à informação ao usuário, no mínimo, acerca dos seguintes aspectos:

I - da indicação do pagamento do pedágio eletrônico e valores tarifários vigentes durante a semana e nos finais de semana e feriados para as tarifas sazonais;

II - da tarifa dinâmica do pedágio eletrônico;

III - da indicação dos meios de pagamento disponíveis, em especial aqueles para os usuários que não dispõem de etiqueta eletrônica;

IV - da gravidade da multa em caso de não pagamento e o valor correspondente em pontos e em reais;

V - dos descontos tarifários cabíveis para os usuários que optarem por quitar a tarifa de pedágio via etiqueta eletrônica; e

VI - da localização dos pórticos para correta assimilação dos usuários sobre a posição em que o pedágio em fluxo livre consta instalado.

Parágrafo único. A informação de que se trata de uma nova modalidade de serviço deverá constar das placas, faixas ou painéis de forma correta, clara, precisa e ostensiva, sem prejuízo de outras referências para os usuários.” (NR)

CAPÍTULO XIV

ALTERAÇÕES NA SEGUNDA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Art. 124. A segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 6.000, de 02 de dezembro 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

Parágrafo único.

.....

VII-A - eventograma: documento técnico de identificação detalhada dos marcos físicos, em percentuais, de execução individualizada de obra obrigatória;

XII - obra obrigatória: obra de ampliação de capacidade, de manutenção de nível de serviço, melhoria, recuperação de terrapleno, recuperação e alargamento de obra-de-arte especial ou outra obra que dependa de apresentação obrigatória de projeto executivo, cuja data de conclusão ou implantação está prevista no contrato de concessão ou mediante determinação da ANTT;

.....” (NR)

“Art. 2º

.....

§ 3º O planejamento anual deverá detalhar as metas, os prazos e os dispêndios discriminados no cronograma físico-financeiro no contrato de concessão, acompanhado dos eventogramas para as obras obrigatórias a serem executadas no ano-concessão, e deverá ser enviado em até trinta dias antes do início do ano-concessão.

§ 4º O planejamento anual deverá refletir o disposto no contrato de concessão, incluindo as inexecuções de obras obrigatórias vencidas, e poderá ser atualizado ao longo do ano-concessão em caso de alteração do contrato de concessão.

.....” (NR)

“Art. 20.....

Parágrafo único. O projeto executivo de cada obra obrigatória deverá ser apresentado conjuntamente com o respectivo eventograma.” (NR)

.....

"Seção IV

Orçamentos

Art. 57.....

.....

§ 6º A taxa de Administração da Concessionária deverá ser empregada no caso de inclusão ou exclusão de obras do Contrato de Concessão, sendo que, em caso de exclusão, deverá ser retirado do fluxo de origem da obra a parcela correspondente ao custo de Administração da Concessionária.”

"Seção VII

Inspeção de projetos e orçamentos

Art. 73.....

.....
§ 3º A concessionária poderá apresentar, em caráter excepcional, em prazo pré-determinado e após autorização formal da Superintendência competente da ANTT, o certificado de inspeção após a entrega do projeto executivo para obras que integram a frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço.

§ 4º Não será exigida apresentação de certificado de inspeção para anteprojeto ou projeto funcional.

....."

"Seção III

Requisitos gerais para execução de obras obrigatórias

Art. 142.....

IV - a apresentação do certificado de inspeção de projeto.

§ 2º A autorização das obras que integram a fase de trabalhos iniciais não depende de apresentação prévia do certificado de inspeção de projeto.

§ 3º A Superintendência competente poderá, em caráter excepcional, a depender do reconhecimento da relevância e mérito da motivação e fundamentação do pedido apresentado pela concessionária, autorizar obra da frente de ampliação da capacidade, melhoria e manutenção do nível de serviço, apenas com a apresentação do projeto executivo sem o certificado de inspeção, condicionado a assunção formal dos riscos e custos adicionais por correções da obra e a concordância formal pela Concessionária de enviar o projeto executivo com certificado de inspeção em prazo pré-determinado e previamente à conclusão e recebimento das obras.

§ 4º A não apresentação do certificado de inspeção no prazo pré-determinado pela ANTT ensejará a aplicação de penalidade, na forma prevista no Contrato de Concessão.

§ 5º O recebimento da obra ficará condicionado à apresentação do certificado de inspeção.

§ 6º Caso a titularidade da licença ambiental ou autorização ambiental, conforme o caso, esteja em nome de entidade do Poder Concedente, o início de execução de obras poderá ocorrer com a anuência do titular da licença."

CAPÍTULO XV

ALTERAÇÕES NA TERCEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Art. 125. A terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução nº 6.032, de 02 de dezembro 2023, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
"Art. 90.

.....
.....
§ 5º A concessionária deverá apresentar índice de execução acumulada de obras obrigatórias previstas no contrato de concessão, calculado conforme classificação das concessionárias prevista na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, superior a 80% (oitenta por cento) para que o impacto econômico-financeiro da recomposição do equilíbrio possa ser autorizado na forma do § 4º, e, não atingido este percentual, será aplicada a regra prevista no § 3º." (NR)

.....
"Subseção IV

Coeficiente de ajuste temporal

.....
Art. 105.

$$CAT = \frac{\{[(1+r)^m - 1] * [(1+r)^{p-m}]\}}{[(1+r)^{p-m} - 1]}$$

Onde:

CAT: Coeficiente de Ajuste
r: taxa de desconto utilizada no Temporal
m: ano de ocorrência do EVTEA
p: prazo da concessão" (NR) desequilíbrio

.....
"Subseção VI

Conta C - Fator C

.....
"Art. 109.....

.....
§ 3º

.....
III - da terceira aplicação do Fator C em diante:" (NR)

$$VTP\bar{eq}_{t+1} = VTPeq_t \times \sqrt{\frac{VTPeq_t}{VTPeq_{t-2}}}$$

.....
"Art. 195.

I - os §§ 2º e 3º do art. 92; o §1º, do art. 211 da Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022; (NR)"

CAPÍTULO XVI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 126 O termo aditivo que formalizar a adesão ao Regulamento das Concessões Rodoviárias estabelecerá o valor de referência dos tipos de obras obrigatórias pendentes a serem executadas, com base no plano de negócios ou, caso inexistente, no estudo de viabilidade que subsidiou a respectiva licitação.

Art. 127 As infrações cometidas durante a vigência da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, continuarão a ser regidas por ela, salvo nos casos em que a infração tenha sido extinta ou a penalidade tenha sido reduzida pela presente norma.

Parágrafo único. Esta norma revoga e substitui integralmente a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, sem qualquer interrupção na continuidade do regramento das infrações sujeitas a multas específicas.

Art. 128. Os recursos interpostos contra penalidades aplicadas com base no Regulamento das Concessões Rodoviárias serão decididos de forma definitiva pela Superintendência competente, sem possibilidade de recurso à Diretoria Colegiada.

Art. 129. A comissão tripartite de rodovia concedida poderá realizar acompanhamento das concessões, incluindo da execução das obras obrigatórias, nos termos da regulamentação vigente.

Art. 130. Ficam revogados:

I – a Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013;

II - a Portaria SUINF nº 216, de 1º de julho de 2019;

III - a Portaria SUROD nº 24, de 29 de janeiro de 2021;

IV - o Inciso III, Parágrafo único, do art. 1º da Resolução nº 6.032 de 21 de dezembro de 2023; e

Art. 131. Esta Resolução entra em vigor em 2 de janeiro de 2025.

RAFAEL VITALE RODRIGUES

Diretor-Geral

ANEXO I
CIRCUNSTÂNCIAS AGRAVANTES E ATENUANTES

Tipo	Circunstâncias	Código
Agravantes	Reincidência, nos termos do § 3º do art. 67 da Resolução nº 5.083, de 2016	Ag ₁
	Materialização de infração que tenha sido objeto de prévio alerta de potencial inconformidade lavrado pelo agente de fiscalização	Ag ₂
	Materialização de infração que foi objeto de plano de denúncia espontânea ou termo de ajustamento de conduta apresentado nos últimos três anos	Ag ₃
	Existência de notificação de infração para mera ciência para inconformidades do mesmo grupo de infração, conforme Anexo III, nos últimos três anos	Ag ₄
	Infração decorrente de não saneamento de inconformidade no prazo concedido por termo de registro de ocorrência	Ag ₅
	Concomitância de inconformidades do mesmo grupo de infração, conforme Anexo III, na mesma ação de fiscalização	Ag ₆
	Permanência de nota técnica 1 em obra de arte especial, por período superior a um ano	Ag ₇
	Atraso em mais de 30% (trinta por cento) das ocorrências, por mês de prestação de serviço de atendimento, em relação ao tempo previsto no contrato de concessão	Ag ₈
	Atraso na entrega de documento, dado ou informação	Ag ₉
Atenuantes	Primariedade, consistente na inexistência de infrações com mesmo fato gerador definitivamente julgadas nos três anos anteriores	At ₁
	Reparação total do dano ao serviço e ao usuário até o julgamento em primeira instância	At ₂
	Infração cometida em acostamento, canteiro central ou faixa de domínio sem comprometimento à segurança viária	At ₃

ANEXO II

FATORES DE CLASSE, GRUPO DE INFRAÇÃO E DE AGRAVANTES E ATENUANTES

Tabela 1. Fatores de classe, agravantes e atenuantes

CLASSE	Fator de Classe FAC	Fator de agravante FAG	Fator de atenuante FAT
Classe B	0,30	0,5	1,5
Classe C	1,00	1,0	1,0
Classe D	2,00	1,5	0,5

Tabela 2. Fator de Grupo de Infração

Fator de Grupo de infração (FGI)	
Grupo 1	1
Grupo 2	2
Grupo 3	5
Grupo 4	7
Grupo 5	15

Tabela 3. Fatores individuais de circunstâncias

Agravantes e Atenuantes	
AG & AT	
Ag1	1,60
Ag2	1,60
Ag3	1,60
Ag4	1,60
Ag5	1,60
Ag6	0,80
Ag7	6,00
Ag8	2,00
Ag9	1,60
At1	4,80
At2	4,60
At3	4,60

ANEXO III
DESCRÍÇÃO DAS INFRAÇÕES

Infrações relativas a parâmetros de desempenho

Art. 1º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar barreira de concreto de obra-de-arte especial sem pintura;

II - deixar meios-fios danificados, deteriorados ou ausentes; e

III – deixar pavimento rígido com defeitos de menor gravidade, como selagem em juntas ou trincas em desacordo com o disposto no contrato de concessão.

Art. 2º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de serviço operacional em mais de 5% (cinco por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;

II - deixar pavimento de faixa de rolamento, acostamento ou via marginal com defeitos de menor gravidade, em desacordo com o disposto no contrato de concessão;

III - deixar de manter ou manter de forma inadequada sinalização vertical de indicação, de serviços auxiliares, de educação, turísticos e marcos quilométricos;

IV - autorizar projeto de interesse de terceiro ou celebrar contrato de permissão especial de uso em desacordo com o disposto em norma técnica, exceto em casos debatidos e aceitos previamente pela ANTT, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

VI - deixar de adotar as providências para resguardar o uso regular, a funcionalidade, a integridade e os limites da faixa de domínio e do canteiro central, inclusive quanto à altura da vegetação e galhos sobre a rodovia, material de publicidade, cercamento e remoção de objetos, tais como lixo, restos de capina e roçada, conforme disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT; e

VII - deixar de manter ou manter em desconformidade para condições normais de uso ou integridade áreas, edifícios operacionais, serviços e sistemas destinados ao atendimento aos usuários.

Art. 3º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de serviço operacional em mais de 10% (dez por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;

II - deixar de adotar as providências ou de zelar pela observância das normas técnicas na implantação ou manutenção de acesso ao sistema rodoviário;

III - deixar de implementar, disponibilizar ou de qualquer forma operar ou fazê-lo com atraso ou com inconsistências sistema, equipamento, veículo, infraestrutura ou serviço necessário à operação adequada, em desacordo com o disposto em norma técnica, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

IV - deixar de liberar a passagem nas cancelas nas respectivas praças de pedágio em situações de atingimento ao limite máximo de extensão de fila ou do tempo máximo de atendimento para pagamento do pedágio;

V - deixar de manter ou manter de forma não funcional o sistema elétrico ou de iluminação da rodovia; e

VI - deixar de repor ou manter tachas, tachões e balizadores refletivos danificados ou ausentes.

Art. 4º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de serviço operacional em mais de 15% (quinze por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;

II - deixar pavimento rígido com defeitos de maior gravidade, como alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida ou rompida, escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas e buracos, ou permitir que tenha índice de condição do pavimento inferior ao limite admitido no contrato de concessão;

III - deixar de manter ou manter de forma inadequada sinalização horizontal e vertical, de regulamentação, de advertência e de emergência;

IV - deixar de manter ou recompor elemento de proteção e segurança, tais como barreira de concreto, defensa metálica e dispositivo antifuscante, ou mantê-lo em condição que comprometa sua funcionalidade;

V - deixar de adotar providências para solucionar processo erosivo ou condição de instabilidade em terrapleno, talude ou encosta, problemas emergenciais, estrutura instável ou com problemas construtivos ou desgaste e material resultante de deslizamento ou erosão a menos de 4 metros da faixa de rolamento;

VI - deixar obra-de-arte especial com defeitos de gravidade mediana, como guarda-rodas e passeios danificados, sinalização com indicação de gabarito vertical ausente, depressão no encontro com a via, armadura sem recobrimento e recalque em desacordo com o disposto no contrato de concessão, exceto guarda-corpo;

VII - deixar de redimensionar a capacidade hidráulica, reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e obra-de-arte corrente, inclusive em recalque em pavimento na cabeceira, seções com empoçamento de água sobre faixas de rolamento, elemento de drenagem sujo ou obstruído, trecho descontínuo e elemento de drenagem em acessos; e

VIII - liberar ao tráfego trecho sem a recomposição de sinalização horizontal provisória ou definitiva.

Art. 5º Constituem infrações relativas a parâmetros de desempenho de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de atender a parâmetro de desempenho de manutenção da infraestrutura ou de serviço operacional em mais de 20% (vinte por cento) do trecho, das ocorrências ou das observações consideradas, quando o acompanhamento for realizado por percentual;

II - deixar pavimento de faixa de rolamento, acostamento ou via marginal com defeitos de maior gravidade, como buraco (panela), abaulamento (escorregamento de massa asfáltica), área trincada, área exsudada, trinca interligada e trilha de roda, em desacordo com o disposto no contrato de concessão;

III - deixar desnível entre faixas contíguas ou desnível entre pista e acostamento em valores superiores aos previstos no contrato de concessão;

IV - deixar obra-de-arte especial com defeitos de maior gravidade, como problemas estruturais e guarda-corpo danificado, inclusive passarela;

V - deixar de implementar esquemas de atendimento a situações de emergência; e

VI - deixar de retirar objeto ou apreender animal situado na faixa de rolamento ou acostamento.

Infrações relativas a obrigações econômico-financeiras

Art. 6º Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras de grupo 1, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, autorizar projeto gerador de receita não tarifária ou celebrar contrato de receita não tarifária em desacordo com o disposto em norma técnica, no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

Art. 7º Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras de grupo 2, sujeita à imposição da penalidade de multa específica, deixar de apresentar, integralizar, contratar, recompor, gerir ou de qualquer forma operacionalizar instrumento econômico-financeiro, ou fazê-lo de desacordo com o disposto no contrato de concessão e na regulação da ANTT, tais como plano de contas completo, regularidade fiscal, garantia, seguro, capital social, patrimônio líquido, registro na Comissão de Valores Mobiliários e mecanismo de conta da concessão.

Art. 8. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - gerir, despender, destinar ou de qualquer forma processar verba contratual ou produto dela decorrente em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

II - realizar operação de crédito, emitir títulos ou valores mobiliários, distribuir dividendos, pagar juros sobre capital próprio, prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia ou realizar quaisquer outras formas de transferência de recursos em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT; e

III - realizar operação societária em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

Art. 9. Constituem infrações relativas a obrigações econômico-financeiras de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - apresentar irregularidade em demonstração financeira;

II - deixar de publicar política de transações com partes relacionadas ou transação com parte relacionada, ou publicar em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

III - deixar de publicar, anualmente, as demonstrações financeiras na forma prevista na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;

IV - instituir, cobrar ou divulgar, a qualquer título, cobranças adicionais à tarifa de pedágio, em desacordo com o contrato de concessão ou com a regulação da ANTT; e

V - realizar transação com parte relacionada, em desacordo com a política de transações com partes relacionadas publicada pela concessionária e com a regulação da ANTT.

Art. 10. Constitui infração relativa a obrigações econômico-financeiras de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica, deixar de adotar as providências para pagamento da verba de fiscalização ou da verba de verificação na forma e prazo previstos no contrato de concessão ou na regulação da ANTT.

Infrações relativas a outras obrigações

Art.11. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 1, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de realizar ou manter de forma inadequada ou desatualizada o inventário da concessão;

II - deixar de adotar as providências necessárias durante a execução de obras ou serviços, tais como implantação de placa indicativa com breve descrição da obra, responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária, manutenção no local da obra de projeto executivo, cópia de anotação de responsabilidade técnica, licenças e demais autorizações governamentais; e

III - iniciar obra obrigatória sem autorização da ANTT.

Art. 12. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 2, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - apresentar de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT;

II - deixar de prestar ou prestar de forma inadequada serviço de atendimento, sistema de informações, carta de serviços, painel de mensagem variável ou informação de interesse dos usuários; e

III - deixar de se cadastrar ou prestar informações inadequadas na plataforma digital oficial da administração pública federal para a autocomposição de controvérsias em relações de consumo.

Art. 13. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 3, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de aceitar ou de submeter-se a todas as medidas sugeridas ou adotadas pelas autoridades com poderes de fiscalização de trânsito, no âmbito de suas competências;

II - efetuar bloqueio de pista, sem prévio aviso à ANTT, em decorrência de obras ou serviços que possam ser objeto de programação;

III - deixar de franquear ou limitar o acesso à ANTT a informações, sistemas, bancos de dados e instalações a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitada pela ANTT;

IV - deixar de implementar ou implementar com atraso ou com inconsistências Sistema de Gestão Ambiental, Sistema de Gestão de Qualidade, Sistema de Gestão de Segurança Viária, Sistema de Gestão Operacional e qualquer outro sistema a que a concessionária está obrigada pelo contrato de concessão e pela regulação da ANTT;

V - deixar de prestar apoio às autoridades ou ao Poder Público em suas ações nos limites do trecho concedido sob sua responsabilidade;

VI - obstaculizar ou deixar de adotar providências para transferência de obra do Poder Concedente;

VII - descumprir obrigação prevista em plano de desmobilização; e

VIII - obstaculizar ou não cooperar em procedimento de transição operacional e dos ativos, tais como na fiscalização, na fase de convivência ou na instrução de termo de arrolamento e transferência de bens.

Art. 14. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 4, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de adotar as providências cabíveis, inclusive por vias judiciais, para garantia do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, inclusive quanto à implantação de ocupações ilegais;

II - deixar de executar ou executar de forma inadequada, com atraso ou com inconsistências campanha de recuperação decorrente de determinação da ANTT;

III - dispor ou transferir bem da concessão em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

IV - deixar de entregar bem reversível ou entregar elemento da infraestrutura ou outro bem reversível que não esteja em condições de funcionalidade, não atenda à vida útil ou esteja gravado com ônus, para reversão ao Poder Concedente; e

V - deixar de apresentar documento, dado ou informação a que está obrigada pelo contrato de concessão ou pela regulação ou quando solicitado pela ANTT, até o termo final do prazo para apresentação de defesa prévia no processo sancionador.

Art. 15. Constituem infrações relativas a outras obrigações de grupo 5, sujeitas à imposição da penalidade de multa específica:

I - deixar de implantar sinalização viária durante a execução de obras e serviços;

II - deixar de contratar verificador, contratá-lo ou rescindir contrato em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou na regulação da ANTT;

III - interceder, coagir, corromper ou de qualquer forma interferir na execução de atividades e na imparcialidade de verificador, empresa supervisora contratada pela ANTT ou empresa de monitoração contratada pela concessionária; e

IV - omitir ou apresentar documento, dado ou informação inverídico, incorreto ou em desacordo com declaração de veracidade.

ANEXO IV

TABELA PARA APURAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS

Macroindicadores	Indicadores	Peso %	Subindicadores	Classificação																					
Conserva e manutenção da infraestrutura	Pavimento	20	Irregularidade Longitudinal- IRI	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>IRI ≤ 2,0</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>2,0 < IRI ≤ 2,7 m/km</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>2,7 < IRI ≤ 3,5 m/km</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>IRI > 3,5 m/km</td></tr> </table>	Nível 1	IRI ≤ 2,0	Nível 2	2,0 < IRI ≤ 2,7 m/km	Nível 3	2,7 < IRI ≤ 3,5 m/km	Nível 4	IRI > 3,5 m/km													
Nível 1	IRI ≤ 2,0																								
Nível 2	2,0 < IRI ≤ 2,7 m/km																								
Nível 3	2,7 < IRI ≤ 3,5 m/km																								
Nível 4	IRI > 3,5 m/km																								
Deflexão característica	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>Dc ≤ 90% Dadm</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% Dadm < Dc ≤ 100% Dadm</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>100% Dadm < Dc ≤ 120% Dadm</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>Dc > 120% Dadm</td></tr> </table>	Nível 1	Dc ≤ 90% Dadm	Nível 2	90% Dadm < Dc ≤ 100% Dadm	Nível 3	100% Dadm < Dc ≤ 120% Dadm	Nível 4	Dc > 120% Dadm																
Nível 1	Dc ≤ 90% Dadm																								
Nível 2	90% Dadm < Dc ≤ 100% Dadm																								
Nível 3	100% Dadm < Dc ≤ 120% Dadm																								
Nível 4	Dc > 120% Dadm																								
Triângulo de roda	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>≤ 5 mm</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>5,1 - 7mm</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>7,1 - 10mm</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>> 10mm</td></tr> </table>	Nível 1	≤ 5 mm	Nível 2	5,1 - 7mm	Nível 3	7,1 - 10mm	Nível 4	> 10mm																
Nível 1	≤ 5 mm																								
Nível 2	5,1 - 7mm																								
Nível 3	7,1 - 10mm																								
Nível 4	> 10mm																								
Valores de Resistência à Derrapagem – VRD	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>65mm - 75mm</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>55 - 65mm</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>47 - 55mm</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>VRD < 47 ou VRD > 75</td></tr> </table>	Nível 1	65mm - 75mm	Nível 2	55 - 65mm	Nível 3	47 - 55mm	Nível 4	VRD < 47 ou VRD > 75																
Nível 1	65mm - 75mm																								
Nível 2	55 - 65mm																								
Nível 3	47 - 55mm																								
Nível 4	VRD < 47 ou VRD > 75																								
HS – altura da mancha de areia	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>0,8 mm ≤ HS ≤ 1,0 mm</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>0,7 mm ≤ HS < 0,8 mm ou 1,0 mm < HS ≤ 1,1mm</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>0,6 mm ≤ HS < 0,7 mm ou 1,1 mm < HS ≤ 1,2mm</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>HS < 0,6 mm ou HS > 1,2mm</td></tr> </table>	Nível 1	0,8 mm ≤ HS ≤ 1,0 mm	Nível 2	0,7 mm ≤ HS < 0,8 mm ou 1,0 mm < HS ≤ 1,1mm	Nível 3	0,6 mm ≤ HS < 0,7 mm ou 1,1 mm < HS ≤ 1,2mm	Nível 4	HS < 0,6 mm ou HS > 1,2mm																
Nível 1	0,8 mm ≤ HS ≤ 1,0 mm																								
Nível 2	0,7 mm ≤ HS < 0,8 mm ou 1,0 mm < HS ≤ 1,1mm																								
Nível 3	0,6 mm ≤ HS < 0,7 mm ou 1,1 mm < HS ≤ 1,2mm																								
Nível 4	HS < 0,6 mm ou HS > 1,2mm																								
% Trincamento (FC2 + FC3)	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>0% < TR ≤ 2%</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>2% < TR ≤ 7%</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>7% < TR ≤ 15%</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>% TR > 15%</td></tr> </table>	Nível 1	0% < TR ≤ 2%	Nível 2	2% < TR ≤ 7%	Nível 3	7% < TR ≤ 15%	Nível 4	% TR > 15%																
Nível 1	0% < TR ≤ 2%																								
Nível 2	2% < TR ≤ 7%																								
Nível 3	7% < TR ≤ 15%																								
Nível 4	% TR > 15%																								
Sinalização horizontal	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>≥ 100% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>< 100% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>< 90% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>< 85% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)</td></tr> </table> <p>1) Películas – NBR 14644</p> <p>quando 98% ou mais dos valores de retroreflexão forem iguais ou superiores a 75% do valor inicial mínimo estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película, e nunca menor do que o valor residual definido na mesma norma</p> <p>quando 99% ou mais dos valores de retroreflexão forem iguais ou superiores a 50% do valor inicial mínimo estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película, e nunca menor do que o valor residual definido na mesma norma</p> <p>quando 2% a 5% dos valores de retroreflexão forem inferiores a 50% do valor inicial mínimo (ou residual) estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película</p> <p>quando 6% ou mais dos valores de retroreflexão forem inferiores a 50% do valor inicial mínimo estabelecido na norma ABNT NBR 14644, conforme o tipo e a cor da película</p> <p>2) Estado de conservação do suporte de fixação da placa</p> <table> <tr><td>Nível 1</td><td>100% dos cadastros bom</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% bom</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>85% bom</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>75% bom</td></tr> </table> <p>3) Estado de conservação da chapa da placa</p> <table> <tr><td>Nível 1</td><td>100% dos cadastros bom</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% bom e 10% regular</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>85% bom, 10% regular e 5% ruim</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>75% bom (ou menos), 15% regular e 10% ruim</td></tr> </table>	Nível 1	≥ 100% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)	Nível 2	< 100% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)	Nível 3	< 90% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)	Nível 4	< 85% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)	Nível 1	100% dos cadastros bom	Nível 2	90% bom	Nível 3	85% bom	Nível 4	75% bom	Nível 1	100% dos cadastros bom	Nível 2	90% bom e 10% regular	Nível 3	85% bom, 10% regular e 5% ruim	Nível 4	75% bom (ou menos), 15% regular e 10% ruim
Nível 1	≥ 100% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)																								
Nível 2	< 100% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)																								
Nível 3	< 90% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)																								
Nível 4	< 85% da retrorefletância mínima contratual (mcdflx.m2)																								
Nível 1	100% dos cadastros bom																								
Nível 2	90% bom																								
Nível 3	85% bom																								
Nível 4	75% bom																								
Nível 1	100% dos cadastros bom																								
Nível 2	90% bom e 10% regular																								
Nível 3	85% bom, 10% regular e 5% ruim																								
Nível 4	75% bom (ou menos), 15% regular e 10% ruim																								
Sinalização vertical e aérea	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 80% dos cadastros "bom"</td></tr> </table> <table> <tr><td>Nível 1</td><td>95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 80% dos cadastros "bom"</td></tr> </table> <p>1) Nota estrutural</p>	Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"	Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"	Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"	Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"	Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"	Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"	Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"	Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"								
Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"																								
Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"																								
Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"																								
Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"																								
Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"																								
Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"																								
Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"																								
Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"																								
Drenagem superficial (sarjetas, valetas, canaletas, escadas, descidas d'água, meio-fio, transposições de sarjetas)	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 80% dos cadastros "bom"</td></tr> </table>	Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"	Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"	Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"	Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"																
Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"																								
Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"																								
Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"																								
Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"																								
Drenagem profunda (caixas de passagem, bocas de lobo, drenos de superfície e profundos, bueiros e galerias, alas)	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 80% dos cadastros "bom"</td></tr> </table>	Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"	Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"	Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"	Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"																
Nível 1	95% ≤ x ≤ 100% dos cadastros "bom"																								
Nível 2	90% ≤ x < 95% dos cadastros "bom"																								
Nível 3	80% ≤ x < 90% dos cadastros "bom"																								
Nível 4	x < 80% dos cadastros "bom"																								
Manutenção e Conservação das OAEs	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>95% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>90% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>85% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 3, 4 e 5</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>Menos de 85% das OAE's tem Nota 3, 4 ou 5 e apresentam qualquer pontuação Nota 1 ou 2</td></tr> </table>	Nível 1	95% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5	Nível 2	90% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5	Nível 3	85% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 3, 4 e 5	Nível 4	Menos de 85% das OAE's tem Nota 3, 4 ou 5 e apresentam qualquer pontuação Nota 1 ou 2																
Nível 1	95% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5																								
Nível 2	90% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 4 e 5																								
Nível 3	85% das OAE's ou mais devem estar entre Nota 3, 4 e 5																								
Nível 4	Menos de 85% das OAE's tem Nota 3, 4 ou 5 e apresentam qualquer pontuação Nota 1 ou 2																								
Índice de Desempenho Ambiental (IDA)	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>2) Nota de desempenho ambiental</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>27 ≤ IDA ≤ 33</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>20 ≤ IDA < 27</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>13 ≤ IDA < 20</td></tr> <tr><td></td><td>IDA ≤ 13</td></tr> </table>	Nível 1	2) Nota de desempenho ambiental	Nível 2	27 ≤ IDA ≤ 33	Nível 3	20 ≤ IDA < 27	Nível 4	13 ≤ IDA < 20		IDA ≤ 13														
Nível 1	2) Nota de desempenho ambiental																								
Nível 2	27 ≤ IDA ≤ 33																								
Nível 3	20 ≤ IDA < 27																								
Nível 4	13 ≤ IDA < 20																								
	IDA ≤ 13																								
Execução de obras obrigatórias	Execução anual	5		<table> <tr><td>Nível 1</td><td>x ≥ 95%</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>85% ≤ x < 95%</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>60% ≤ x < 85%</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 60%</td></tr> </table>	Nível 1	x ≥ 95%	Nível 2	85% ≤ x < 95%	Nível 3	60% ≤ x < 85%	Nível 4	x < 60%													
Nível 1	x ≥ 95%																								
Nível 2	85% ≤ x < 95%																								
Nível 3	60% ≤ x < 85%																								
Nível 4	x < 60%																								
Execução acumulada	25		<table> <tr><td>Nível 1</td><td>x ≥ 95%</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>85% ≤ x < 95%</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>60% ≤ x < 85%</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 60%</td></tr> </table>	Nível 1	x ≥ 95%	Nível 2	85% ≤ x < 95%	Nível 3	60% ≤ x < 85%	Nível 4	x < 60%														
Nível 1	x ≥ 95%																								
Nível 2	85% ≤ x < 95%																								
Nível 3	60% ≤ x < 85%																								
Nível 4	x < 60%																								
Serviços e atendimento aos usuários	Consumidor gov	índice de Solução	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>Índice de solução "X" ≥ 90%</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>80% ≤ X < 90 %</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>70% ≤ X < 80 %</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>X < 70 %</td></tr> </table>	Nível 1	Índice de solução "X" ≥ 90%	Nível 2	80% ≤ X < 90 %	Nível 3	70% ≤ X < 80 %	Nível 4	X < 70 %														
Nível 1	Índice de solução "X" ≥ 90%																								
Nível 2	80% ≤ X < 90 %																								
Nível 3	70% ≤ X < 80 %																								
Nível 4	X < 70 %																								
Satisfação com o Atendimento	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>média aritmética, x = 5</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>4 ≤ x < 5</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>3 ≤ x < 4</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x < 3</td></tr> </table>	Nível 1	média aritmética, x = 5	Nível 2	4 ≤ x < 5	Nível 3	3 ≤ x < 4	Nível 4	x < 3																
Nível 1	média aritmética, x = 5																								
Nível 2	4 ≤ x < 5																								
Nível 3	3 ≤ x < 4																								
Nível 4	x < 3																								
Reclamações Respondidas	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>x ≥ 100%</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>x ≥ 98%</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>x < 98%</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x ≤ 95 %</td></tr> </table>	Nível 1	x ≥ 100%	Nível 2	x ≥ 98%	Nível 3	x < 98%	Nível 4	x ≤ 95 %																
Nível 1	x ≥ 100%																								
Nível 2	x ≥ 98%																								
Nível 3	x < 98%																								
Nível 4	x ≤ 95 %																								
Prazo Médio de Respostas	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>x ≤ 10 dias</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>10 dias < x ≤ 15 dias</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>15 dias < x ≤ 20 dias</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>x > 20 dias</td></tr> </table>	Nível 1	x ≤ 10 dias	Nível 2	10 dias < x ≤ 15 dias	Nível 3	15 dias < x ≤ 20 dias	Nível 4	x > 20 dias																
Nível 1	x ≤ 10 dias																								
Nível 2	10 dias < x ≤ 15 dias																								
Nível 3	15 dias < x ≤ 20 dias																								
Nível 4	x > 20 dias																								
Socorro médico	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> </table>	Nível 1	Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER	Nível 2	Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER	Nível 3	Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER	Nível 4	Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																
Nível 1	Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Nível 2	Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Nível 3	Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Nível 4	Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Socorro mecânico	<table> <tr><td>Nível 1</td><td>Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> <tr><td>Nível 2</td><td>Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> <tr><td>Nível 3</td><td>Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> <tr><td>Nível 4</td><td>Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER</td></tr> </table>	Nível 1	Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER	Nível 2	Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER	Nível 3	Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER	Nível 4	Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																
Nível 1	Pelo menos 95% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Nível 2	Pelo menos 90% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Nível 3	Pelo menos 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								
Nível 4	Menos de 85% dos melhores atendimentos tenham ocorrido no tempo médio do parâmetro mais rigoroso exigido pelo PER																								