



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SEDE

PARECER n. 00191/2024/PF-ANTT/PGF/AGU

NUP: 50500.072293/2021-05

INTERESSADOS: SUROD - SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

ASSUNTOS: CONCESSÃO / PERMISSÃO / AUTORIZAÇÃO

EMENTA: DIREITO ADMINISTRATIVO. DIREITO REGULATÓRIO. QUINTA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS (RCR5). EXTINÇÃO CONTRATUAL.

I. Análise de juridicidade da proposta de Quinta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR5) e respectivo Procedimento de Participação e Controle Social, que dispõe sobre a extinção dos contratos de concessão rodoviária federal.

II. Minuta estruturada em onze capítulos que disciplinam: modalidades de extinção contratual, procedimentos de extinção, indenizações, prorrogação e extensão de prazo, intervenção, além de alterações nas três primeiras normas do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

III. Parecer pela regularidade jurídica do Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS e da Minuta de RCR 5, condicionada à observância das recomendações apresentadas, com destaque para: a) necessidade de reformulação da Seção IV do Capítulo II para manter o modelo procedimental da caducidade estabelecido na Resolução ANTT nº 5.935/2021; b) exclusão da figura do operador temporário por ausência de previsão legal e por violação dos limites de competência da ANTT; c) aperfeiçoamento das disposições sobre prorrogação, extensão e alteração de prazo contratual; d) manutenção do domínio público sobre produtos desenvolvidos com verba de desenvolvimento tecnológico; e) impossibilidade de contratações baseadas em valores estimados e projetos funcionais; f) necessidade de uniformização do tratamento das hipóteses de extinção antecipada do contrato em consonância com a Lei nº 8.987/95; g) readequação das disposições sobre dispute boards em contratos privados das concessionárias.

IV. Proposta de texto normativo alternativo apresentada em anexo para apreciação pela área técnica.

V. Necessidade de adequada motivação pela área técnica em caso de não acatamento das recomendações jurídicas apresentadas, quando aos aspectos não vinculantes.

Senhora Subprocuradora-Geral em Matéria Regulatória.

1. RELATÓRIO

1. Cuida-se de consulta jurídica enviada à Procuradoria Federal junto à ANTT pela Superintendência De Infraestrutura Rodoviária - SUROD solicitando, manifestação jurídica sobre a constitucionalidade e legalidade do **Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS** e da **Minuta de Resolução** após a Audiência Pública (25153202), que dispõe sobre a **Quinta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias**, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

2. O presente processo possui VIII volumes, nos quais estão inseridos diversos documentos. Nesse caderno processual, sem prejuízo de outros documentos que se mostrem importantes ao longo da presente manifestação, destacam-

se como mais relevantes os seguintes:

- o Relatório Final da Audiência Pública 8 (25267462)
 - o Minuta de Resolução 25153202
3. Os demais documentos serão mencionados ao longo da análise conforme sejam pertinentes.
 4. É o relatório.

2. ANÁLISE JURÍDICA

2.1 Preliminar de alcance e delimitação da consulta

5. 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.
6. Como de praxe, é nosso dever ressaltar 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.
7. 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.
8. 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.
9. Em específico, analisa-se a juridicidade da Minuta de Resolução pós Audiência Pública (25153202), bem assim da Audiência Pública nº 006/2024.

2.2 **Sobre o Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS**

10. Releva enunciar que as audiências públicas se fundam juridicamente na Constituição Federal, especialmente no parágrafo único do artigo 1º, que estabelece a soberania popular, no artigo 5º, inciso XXXIII, que assegura todos o direito de participar, individual e coletivamente, do processo de tomada de decisões que afetem os seus interesses, bem como no §3º do artigo 37, segundo o qual "a lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta".
11. Vale também acrescer que o incentivo à participação de cidadãos nos procedimentos administrativos que afetem interesses públicos, apresenta-se como importante mecanismo de reforço da legitimidade democrática, notadamente quando da elaboração de medidas regulatórias por agências estatais. Quer-se dizer que a transferência de decisões importantes do seio estatal para agências independentes abrandaria a legitimidade democrática. Essa legitimidade, porém, reforça-se e se recupera por meio dos processos de participação e controle pela sociedade, em franco mecanismo de *legitimação pelo procedimento*.
12. Em desenvolvimento, a participação social funda-se, ao lado do princípio democrático, no princípio da responsividade (relacionado às ideias de transparência, responsabilidade e de *accountability*), no sentido de que "é princípio instrumental da democracia, uma vez que se destina a salvaguardar a legitimidade, ou seja, a conciliar a expressão da vontade popular, democraticamente recolhida, com a racionalidade pública". Dessa forma, apresentada como complemento atualizador da responsabilidade, a responsividade é a reação governamental, que deve ser a normalmente esperada e exigida, ante a enunciação da vontade dos governados.
13. A partir dessa concepção, a ANTT elaborou a Resolução n. 6.020, de 20 de julho de 2023, que dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT, parâmetro a partir do qual se faz a presente análise.
14. Tratando-se de *Minuta de ato normativo*, o rito procedimental de participação e controle social - PPCS se deu sob a forma de **Audiência Pública**, nos estritos termos do inciso I do artigo 14 e demais dispositivos da Resolução n.

6.020/2023, e **Reunião Participativa Aberta com Restrição**, nos estritos termos do art. 11, § 1º da Resolução n. 6.020/2023.

15. A princípio, nota-se que a matéria foi objeto de discussões e debates com as áreas técnicas da ANTT envolvidas, em diversos momentos, sendo promovidas Consulta Interna (SEI nº 16288581) e troca de informações e documentos.

16. Percebe-se que, inicialmente, foi publicado o Aviso de Reunião Participativa nº 003/2023 (SEI nº 20800153) com posterior envio do OFÍCIO CIRCULAR_SEI Nº 2798/2023/GERER/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 20830045) para as entidades setoriais especializadas convidando-as a participar da reunião. A sessão pública da Reunião Participativa ocorreu no dia 07 de fevereiro de 2024, das 10h às 12h e das 14h às 18h (horário de Brasília).

17. Após esse percurso, foi elaborado o RELATÓRIO DE ANÁLISE TÉCNICA (SEI nº 22225239), no qual a área técnica promoveu a análise das contribuições recebidas no âmbito da Reunião Participativa nº 003/2023. Ato seguinte, foi elaborada nova Minuta do RCR5 para então ser submetida à audiência pública.

18. Pois bem. Com fundamento no VOTO DLL 38 (24244675), a Diretoria Colegiada proferiu a **DELIBERAÇÃO Nº 168, DE 27 DE JUNHO DE 2024 (24332004)**, pela qual decidiu: i) submeter à Audiência Pública a proposta de 5ª norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias, referente ao projeto "RCR 5" - Extinção dos contratos de concessões de rodovias federais, integrante do Eixo Temático 2: Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida da Agenda Regulatória da ANTT para o biênio 2023-2024; e ii) autorizar a divulgação do Aviso da Audiência Pública nº 6/2024 no Diário Oficial da União (DOU), no sítio eletrônico da ANTT e em outros meios de divulgação listados no processo.

19. Foi publicado no Diário Oficial da União – DOU nº 123, sexta-feira, 28 de junho de 2024, o AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 6/2024, segundo o qual:

O prazo para o envio de contribuições será das 9 horas (horário de Brasília) do dia 8 de julho de 2024, até às 18 horas (horário de Brasília) do dia 21 de agosto de 2024.

A sessão pública virtual e presencial será realizada, por meio de videoconferência e no auditório da Sede da ANTT em Brasília-DF, no dia 23 de julho de 2024, das 14h às 18h (horário de Brasília). O endereço eletrônico da transmissão da videoconferência será divulgado até às 10h (horário de Brasília) do dia 22 de julho de 2024, no sítio <https://participantt.antt.gov.br>, no local destinado à Audiência Pública nº 6/2024.

Os documentos e as demais orientações referentes à Audiência Pública estarão disponíveis no sítio <https://participantt.antt.gov.br>, no local destinado à Audiência Pública nº 6/2024, a partir das 10h (horário de Brasília) do dia 5 de julho de 2024.

Informações e esclarecimentos adicionais poderão ser obtidos pelo e-mail ap006_2024@antt.gov.br.

20. Também, foi **publicado no Diário Oficial da União – DOU nº 123**, sexta-feira, 28 de junho de 2024, a PORTARIA DG Nº 177, DE 27 DE JUNHO DE 2024, que designa presidente, secretário e respectivos suplentes para a Audiência Pública nº 6/2024.

21. Nota-se dos autos documentos contendo as fichas de inscritos (SEI nº 25451384).

22. Destaca-se, igualmente, a elaboração e juntada do **Relatório Simplificado AP nº 6-2024 (24868437)**, qual destaca, entre outros pontos, que as contribuições recebidas pelo sistema ParticipANTT estão relacionadas no documento *Relatório Simplificado Participantt* (25444602) e as demais contribuições estão disponibilizadas no *Anexo Transcrição - AP 006.2024* (24998717) e nos anexos Contribuições ABCR (SEI nº 25432344); MDIC (SEI nº 25432352); e MF (SEI nº 25432355).

23. Do mesmo modo, verifica-se a elaboração e juntada do **Relatório Final da Audiência Pública SEI Nº 08/2024 (25267462)**, no qual a área técnica destaca que todas as contribuições foram consolidadas na planilha "*Relatório_Contribuições_ParticipANTT*" (SEI nº 26445760). O referido relatório apresenta as seguintes conclusões:

O presente relatório buscou apresentar a análise das contribuições da Audiência Pública nº 006/2024 e as alterações promovidas na Minuta de Resolução da quinta parte do Regulamento de Concessões Rodoviárias (25153202), decorrentes da análise das manifestações colhidas, das alterações propostas pelas equipes técnicas da SUROD e das adequações promovidas para atendimento ao Decreto nº 12.002, de 2024, que estabelece normas para elaboração, redação, alteração e consolidação de atos normativos.

Reitera-se que documento contendo comentários à minuta da quarta parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias que apresentará detalhadamente a motivação e o histórico de cada um dos artigos da presente norma, motivo pelo qual este

relatório não se aprofunda nestes esclarecimentos. Os comentários são ainda complementados com o Quadro Comparativo do RCR5, que apresenta a origem de cada um dos artigos da norma, mostrando de forma didática se o conteúdo apresentado do RCR5 é oriundo de contratos de concessão, de resoluções da ANTT ou inovação regulatória.

Por fim, destacamos a relevância do processo participativo para o aprimoramento da regulamentação das concessões rodoviárias. A análise das 195 contribuições válidas resultou na incorporação de importantes ajustes e refinamentos à norma, refletindo o compromisso da ANTT com a transparência e a busca pelo equilíbrio entre os interesses das concessionárias, do poder público e da sociedade. O elevado volume de manifestações sobre temas cruciais, como extinção contratual, indenizações e prorrogações, reforça a importância de garantir segurança jurídica e previsibilidade nos contratos, sempre preservando a qualidade e continuidade dos serviços rodoviários prestados. Assim, o RCR5 consolida-se como um instrumento robusto, capaz de assegurar a eficiência das concessões e o atendimento às necessidades públicas.

A ANTT agradece a valiosa participação de todos os envolvidos na Audiência Pública do RCR5, cujas contribuições foram fundamentais para o aprimoramento da norma. A colaboração de representantes da sociedade, concessionárias, especialistas e demais partes interessadas reforça o compromisso coletivo com a transparência e o desenvolvimento do setor rodoviário. O diálogo aberto e construtivo estabelecido durante o processo contribui para o fortalecimento das políticas públicas e para a construção de um marco regulatório mais eficiente e equilibrado. A ANTT continuará contando com a participação de todos nos futuros debates e discussões.

24. Nessa linha, é possível registrar que (i) foi, de fato, oferecido ao público ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões; (ii) foi também efetivamente provocada a participação dos setores envolvidos; (iii) em última instância, foi dada publicidade e transparência à proposta promovida pela Agência. Além disso, (iv) houve análise e consideração dos pleitos e sugestões pela competente área técnica da ANTT.

25. A Audiência Pública foi capaz de bem exercer seu papel, atendendo os regramentos da Resolução n. 6.020/2023, de ser instrumento para consolidar a proposta final de ação regulatória, aberto ao público, franqueando participação oral e escrita em sessões virtual e presencial; além disso, a Administração parece ter enfrentado todos os questionamentos, dúvidas e contribuições seja ao longo das sessões presenciais, seja no Relatório Final de Audiência Pública, com seus anexos.

26. Fazendo a ressalva de que nossa análise se dá do ponto de vista estritamente formal, concluímos que os trâmites da **Audiência Pública nº 6/2024** transcorreram em respeito à Resolução n. 6.020/2023, motivo pelo qual o **Relatório Final Da Audiência Pública SEI Nº 8/2024 (25267462)** está em condições de ser analisado e aprovado pela Diretoria da ANTT.

2.3 Minuta de Resolução pós Audiência Pública (25153202)

27. Importante tecer um panorama geral da Quinta norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias – RCR 5. Segundo dispõe a sua própria ementa, essa minuta de resolução é “relativa à extinção contratual, no âmbito dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres”.

28. Como forma de apresentar um desenho geral, colhe-se da minuta os títulos e subtítulos em forma de sumário, abaixo apresentado.

Capítulo I - Disposições Preliminares

Capítulo II - Modalidades De Extinção Contratual

Capítulo III - Procedimentos De Extinção Contratual

Capítulo IV - Indenizações E Demais Débitos E Créditos

Capítulo V - Prorrogação E Extensão De Prazo Da Concessão

Capítulo VI - Intervenção

Capítulo VII - Operador Temporário

Capítulo VIII - Alterações Na Primeira Norma Do Regulamento Das Concessões Rodoviárias - Resolução Nº 5.950, De 20 De Julho De 2021

Capítulo IX - Alterações Na Segunda Norma Do Regulamento Das Concessões Rodoviárias - Resolução Nº 6.000, De 1º De Dezembro De 2022

Capítulo X - Alterações Na Terceira Norma Do Regulamento Das Concessões Rodoviárias - Resolução Nº 6.032, De 21 De Dezembro De 2023

Capítulo XI - Disposições Finais E Transitórias

29. Como forma de trazer sistematização para essa análise jurídica, optou-se por organizá-la a partir dos próprios capítulos da Minuta de Quinta norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias – RCR 5.

30. Antes de tecermos comentários específicos sobre os dispositivos da Minuta, inclusive sobre as alterações propostas pela Procuradoria, convém trazer comentários sobre a forma de contagem dos prazos.

31. Vale lembrar que a contagem de prazos do revogado Código de Processo Civil -CPC de 1973 difere daquela do CPC de 2015. Antes, (CPC de 1973), os prazos processuais eram contados de forma contínua, incluindo sábados, domingos e feriados, sendo prorrogados apenas se o último dia do prazo caísse em um dia não útil. Já o CPC atual, Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015, trouxe uma mudança significativa ao adotar, em seu artigo 219, a contagem dos prazos apenas em dias úteis, excluindo os finais de semana e feriados. Essa alteração trouxe maior previsibilidade e organização para os operadores do Direito, permitindo um planejamento mais eficiente, especialmente com a crescente utilização do processo eletrônico. Assim, **recomenda-se** que a área técnica avalie se é conveniente e oportuno adotar o mesmo critério do vigente CPC.

Capítulo I - Disposições Preliminares

32. No capítulo I dedicado às disposições preliminares, não há considerações de conteúdo ou ajustes redacionais a serem sugeridos pela Procuradoria Federal.

Capítulo II - Modalidades De Extinção Contratual

33. O Capítulo II da minuta aborda as modalidades de extinção dos contratos de concessão rodoviária sob a competência da ANTT, especificando os fundamentos jurídicos, as condições e as responsabilidades associadas a cada uma. São tratadas as seguintes modalidades: I - advento do termo contratual; II - encampação; III - caducidade; IV - relicitação; V - rescisão; VI - anulação; ou VII - falência ou extinção da concessionária.

Proposta de reformulação geral da Seção IV, dedicada à Caducidade.

34. A presente análise se debruça sobre o elemento nuclear da proposta normativa em exame, qual seja, o procedimento de extinção dos contratos de concessão rodoviária por caducidade. O cotejo entre o modelo vigente, instituído pela Resolução ANTT nº 5.935/2021, e a nova sistemática proposta revela a clara superioridade técnico-jurídica do primeiro, não obstante as positivas inovações trazidas pela minuta em discussão no que tange aos critérios objetivos de caracterização do inadimplemento contratual.

35. O modelo procedimental vigente destaca-se, primeiramente, por sua organicidade e eficiência administrativa. Ao incorporar o controle e monitoramento dos inadimplementos contratuais ao próprio processo ordinário de fiscalização, a Resolução nº 5.935/2021 promove uma integração virtuosa entre as atividades regulatórias da Agência. Esta sistemática permite que a identificação e documentação dos descumprimentos contratuais ocorram de forma natural e contínua, como desdobramento da própria atividade fiscalizatória, evitando a duplicidade de procedimentos e otimizando os recursos administrativos.

36. Destaca-se, neste aspecto, a previsão contida no art. 3º da norma vigente, que atribui à Superintendência competente o dever de manter controle permanente e atualizado dos inadimplementos contratuais, em conformidade com o manual de fiscalização. Esta disposição garante não apenas a efetividade do acompanhamento, mas também sua padronização e previsibilidade, elementos essenciais à segurança jurídica no âmbito regulatório.

37. A periodicidade anual estabelecida para a comunicação consolidada dos descumprimentos (art. 3º, §2º) constitui outro ponto de destaque do modelo atual. Ao determinar que esta comunicação ocorra nos 30 dias posteriores à data-base do contrato ou à revisão ordinária, a norma estabelece um ciclo claro e previsível de avaliação, que permite tanto à Administração quanto às concessionárias um adequado planejamento de suas ações. Este aspecto ganha especial

relevância quando se considera que a ausência de correção das falhas apontadas nestas comunicações pode fundamentar eventual processo de caducidade.

38. No que tange à segurança jurídica, elemento fundamental em processos que podem culminar com a extinção do contrato de concessão, o modelo vigente apresenta estrutura procedimental mais robusta e clara. A concatenação lógica das etapas processuais, desde a identificação inicial dos inadimplementos até a eventual instauração do processo de caducidade, foi estabelecida de forma a garantir tanto o adequado exercício do poder sancionador da Administração quanto o pleno exercício do contraditório e da ampla defesa pelas concessionárias.

39. O rigor documental exigido pela norma atual constitui outra vantagem significativa. A necessidade de documentação detalhada dos inadimplementos, com indicação precisa dos dispositivos contratuais violados e estabelecimento de prazos tecnicamente adequados para sua correção, fortalece a higidez do processo e minimiza eventuais questionamentos quanto à sua validade. Este aspecto é particularmente relevante considerando a gravidade da penalidade de caducidade e seu impacto sobre o serviço público concedido.

40. Por fim, mas não menos importante, o modelo vigente demonstra maior aderência aos princípios da eficiência e economicidade administrativas. A integração entre os procedimentos de fiscalização e controle de inadimplementos evita a multiplicação desnecessária de atos processuais e otimiza a atuação dos servidores envolvidos, sem prejuízo da efetividade da regulação.


41. Não se pode deixar de reconhecer, contudo, os avanços trazidos pela proposta normativa no que concerne ao estabelecimento de critérios objetivos para a caracterização dos inadimplementos contratuais graves. A definição de parâmetros quantitativos claros para a avaliação da gravidade dos descumprimentos representa uma evolução positiva que merece ser incorporada ao modelo vigente. Entretanto, esta inovação não justifica o abandono de uma sistemática procedimental que tem se mostrado tecnicamente adequada e juridicamente segura.

42. Diante do exposto, **recomenda-se fortemente a manutenção do modelo procedimental estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.935/2021, com a incorporação dos critérios objetivos de caracterização de inadimplemento previstos na proposta normativa em análise.** Esta solução permitirá preservar as virtudes do sistema atual, agregando-lhe os aperfeiçoamentos pertinentes, em benefício da segurança jurídica e da efetividade da regulação do setor.

43. Com o intuito de contribuir para o aperfeiçoamento da proposta normativa e materializar as recomendações apresentadas neste parecer, a Procuradoria Federal junto à ANTT elaborou minuta alternativa para a disciplina da matéria, apresentada no Anexo I. O texto sugerido preserva a estrutura procedimental da Resolução nº 5.935/2021, incorporando os avanços trazidos pela nova proposta no que tange aos critérios objetivos de caracterização do inadimplemento contratual e demais inovações pertinentes, resultando em um modelo normativo que conjuga as melhores características de ambos os instrumentos.

44. Segue a demonstração, de um lado, da redação atual da Minuta de RCR 5 e, de outro, da Redação Sugerida por essa Procuradoria Federal.

Redação Atual	Redação Sugerida
Seção IV Caducidade Subseção I Hipóteses de cabimento Art. 9º A Superintendência competente, após a etapa de comunicação de falhas e transgressões de que trata a Subseção II desta Seção IV, recomendará à Diretoria Colegiada a instauração de processo de caducidade quando o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, nas seguintes hipóteses objetivas: I – a concessionária for classificada: a) na Classe D, por duas avaliações seguidas; ou b) três avaliações consecutivas entre as classes C ou D.	Seção IV Caducidade Subseção I Hipóteses de cabimento Art. 9. Configurada a inexecução total ou parcial do contrato de concessão, identificada no processo regular de fiscalização e não sanada após regular comunicação, a Superintendência competente recomendará à Diretoria Colegiada a instauração de processo de caducidade quando: I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço, caracterizado quando: a) a concessionária for classificada na Classe D em duas avaliações consecutivas;

<p>II – atraso na conclusão:</p> <p>a) das obrigações da fase de trabalhos iniciais, em mais de um ano em relação ao prazo previsto no contrato de concessão;</p> <p>b) das obrigações da fase de recuperação, em mais de três anos em relação ao prazo previsto no contrato de concessão; ou</p> <p>c) de campanha de recuperação, em mais de um ano em relação ao prazo determinado pela Diretoria; ou</p> <p>III – quando o índice de execução acumulada de obras obrigatórias for inferior a 60% (sessenta por cento), mensurado:</p> <p>a) pelo avanço físico, para obras acompanhadas por fluxo de caixa; ou</p> <p>b) pelo Fator D, quando previsto desconto de reequilíbrio, da seguinte forma:</p>  <p>onde:</p> <p>IEA : índice de execução acumulada de obras obrigatórias;</p> <p>$D_{t_{aplicado}}$: somatório dos percentuais de Fator D aplicados em função de descumprimentos;</p> <p>$D_{t_{aplicável}}$: somatório dos percentuais de Fator D passíveis de aplicação em função das obrigações contratuais exigíveis;</p> <p>IV - o saldo devedor de multas aplicadas e transitadas em julgado superar em 50% (cinquenta por cento) a receita bruta anual do exercício financeiro anterior.</p> <p>Art. 10. Sem prejuízo ao disposto no art. 9º, a Superintendência competente também poderá propor à Diretoria a extinção do contrato de concessão por caducidade em razão de inexecução total ou parcial pela concessionária quando:</p> <p>I – restar configurada qualquer das hipóteses previstas no §1º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995;</p> <p>II – a concessionária apresentar documento ou informação falsa à ANTT, aos usuários ou a terceiros, inclusive para fins de apuração da classificação das concessionárias;</p> <p>III – houver, por parte da concessionária, de seu grupo econômico ou de seus agentes, fraude comprovada sobre os relatórios e produtos ou qualquer forma de interferência indevida na atuação de verificador, de empresa de supervisão, de empresa de monitoração ou de organismo de inspeção acreditada;</p> <p>IV – a concessionária deixar de contratar verificador ou providenciar a sua remuneração, ou fazê-lo irregularmente;</p>	<p>b) a concessionária permanecer entre as Classes C e D em três avaliações consecutivas;</p> <p>c) o índice de execução acumulada de obras obrigatórias for inferior a 60% (sessenta por cento), considerando:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o avanço físico, para obras acompanhadas por fluxo de caixa; ou 2. o Fator D contratual, para obras com desconto de reequilíbrio previsto; <p>d) houver atraso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. superior a 12 (doze) meses na conclusão das obrigações da fase de trabalhos iniciais; 2. superior a 36 (trinta e seis) meses na conclusão das obrigações da fase de recuperação; 3. superior a 12 (doze) meses na conclusão de campanha de recuperação determinada pela Diretoria; <p>II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão, especialmente quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) apresentar informações ou documentos falsos à ANTT, aos usuários ou a terceiros; b) fraudar ou interferir indevidamente na atuação de verificador, empresa de supervisão ou organismo de inspeção acreditado; c) realizar operações irregulares no mecanismo de contas da concessão; d) transferir o controle societário sem prévia anuência da ANTT; e) não mantiver a integralidade das garantias e seguros exigidos ou dificultar sua execução; f) não contratar os financiamentos de longo prazo expressamente exigidos no contrato de concessão; g) realizar, com partes relacionadas ou terceiros, negócio fraudulento ou com objetivo de prejudicar a concessão; h) obstaculizar ou deixar de cooperar com interventor; <p>III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;</p> <p>IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido, caracterizado quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) o saldo devedor de multas aplicadas e com decisão administrativa definitiva superar 50% (cinquenta por cento) da receita bruta anual do exercício financeiro anterior; b) houver reiterada oposição ao exercício da fiscalização ou não acatamento das determinações da ANTT;
---	--

<p>V – houver transferência do controle da concessionária sem prévia anuência da ANTT, nos termos da resolução específica;</p> <p>VI – a concessionária realizar, com partes relacionadas ou terceiros, negócio fraudulento ou com objetivo de prejudicar a concessão;</p> <p>VII – a concessionária não houver contratado, até o trigésimo mês da concessão, os financiamentos de longo prazo necessários, exceto se demonstrar que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamentos de longo prazo;</p> <p>VIII – a concessionária não mantiver a integralidade das garantias e seguros exigidos ou inviabilizar ou dificultar injustificadamente a sua execução pela ANTT;</p> <p>IX – a concessionária não atender a intimação da ANTT para, em cento e oitenta dias, apresentar a documentação relativa à regularidade fiscal;</p> <p>X – a concessionária deixar de efetuar pagamentos e transferências devidos ou, de qualquer forma, realizar operações irregulares no mecanismo de contas da concessão;</p> <p>XI – houver reiterada oposição da concessionária ao exercício de fiscalização ou não acatamento das determinações da ANTT;</p> <p>XII – reincidência em infrações transitadas em julgado que demonstre que as penalidades aplicadas se mostraram ineficazes; ou</p> <p>XIII – a concessionária obstaculizar, intervir indevidamente ou, de qualquer forma, deixar de cooperar com operador temporário ou com interventor.</p>	<p>c) restar demonstrada a reincidência em infrações já sancionadas que evidencie a inadequação da concessionária para prestação do serviço;</p> <p>V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;</p> <p>VI - a concessionária não atender à intimação da ANTT no sentido de regularizar a prestação do serviço;</p> <p>VII - a concessionária não atender a intimação da ANTT para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa à regularidade fiscal.</p> <p>§1º O índice de execução acumulada de obras obrigatórias será calculado pela seguinte fórmula:</p> $IEA = (1 - D_{aplicado}/D_{aplicável}) \times 100$ <p>onde:</p> <p>IEA: índice de execução acumulada de obras obrigatórias;</p> <p>D_{aplicado}: somatório dos percentuais de Fator D aplicados em função de descumprimentos;</p> <p>D_{aplicável}: somatório dos percentuais de Fator D passíveis de aplicação em função das obrigações contratuais exigíveis.</p> <p>§2º A caracterização objetiva das hipóteses previstas neste artigo não impede a verificação de outras situações que possam configurar prestação inadequada ou deficiente do serviço ou descumprimento de obrigações contratuais, desde que devidamente fundamentadas no processo de fiscalização.</p>
<p>Subseção II</p> <p>Comunicação de falhas e transgressões</p> <p>Art. 11. Configurada hipótese de cabimento de extinção do contrato de concessão por caducidade, a Superintendência competente, em ato publicado no Diário Oficial da União, comunicará à concessionária as falhas e transgressões verificadas, concedendo prazo para sua correção.</p> <p>§1º Ato da Superintendência competente indicará:</p> <p>I - as obrigações descumpridas;</p> <p>II - os dispositivos do contrato de concessão ou da regulação infringidos;</p> <p>III - os prazos para correção dos descumprimentos; e</p> <p>IV - a indicação de que o não saneamento dos descumprimentos nos prazos indicados ensejará instauração do processo de</p>	<p>Art. 10. Caberá à Superintendência competente manter controle permanente e atualizado, conforme manual de fiscalização, acerca do cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária no contrato de concessão.</p> <p>§1º A Superintendência competente deverá comunicar à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no art. 9º, indicando os dispositivos contratuais violados, quando for o caso, e dando-lhe prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.</p> <p>§2º A comunicação prevista no §1º será realizada anualmente, nos 30 (trinta) dias posteriores à data-base do contrato ou à revisão ordinária ou conforme o plano anual de fiscalização, quando existente, devendo abranger a totalidade dos descumprimentos identificados no período, mesmo que já tenham sido objeto de comunicação anterior.</p> <p>§3º A Superintendência poderá estabelecer prazos parciais para a correção de falhas e transgressões em etapas e, verificado</p>

<p>caducidade, com remissão ao § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995.</p>	<p>descumprimento do dever de corrigi-las em etapa anterior ao vencimento do prazo final, deverá comunicar imediatamente a Diretoria Colegiada da ANTT, seguindo-se os trâmites previstos no art. 14.</p>
<p>§2º O processo administrativo que tratará da hipótese de extinção do contrato de concessão por caducidade deverá ser instruído com os documentos necessários para comprovação da ocorrência dos descumprimentos de obrigações.</p>	<p>§4º A comunicação de que trata o §1º dispensa a prévia oitiva da concessionária.</p>
<p>§3º A Superintendência poderá estabelecer prazos parciais para a correção de falhas e transgressões em etapas e, verificado descumprimento do dever de corrigi-las em etapa anterior ao vencimento do prazo final, poderá recomendar à Diretoria a instauração do processo de caducidade.</p>	<p>§5º A ocorrência das seguintes situações, verificadas no âmbito da fiscalização, caracteriza inadimplemento grave e ensejará alerta específico à concessionária, sem prejuízo da comunicação prevista no §1º:</p>
<p>§4º A ocorrência das situações abaixo configurará como comunicação das falhas e transgressões e servirá de alerta prévio:</p>	<p>I - quando a concessionária for classificada:</p>
<p>I - a concessionária for classificada, no âmbito da classificação das concessionárias:</p> <p>a) uma vez na Classe D; ou</p> <p>b) na classe C ou D, por duas vezes seguidas ou, num intervalo de três avaliações, de forma alternada;</p>	<p>a) uma vez na Classe D; ou</p> <p>b) na classe C ou D por duas vezes seguidas ou, num intervalo de três avaliações, de forma alternada;</p>
<p>II - houver atraso na conclusão, em relação ao prazo originariamente devido:</p> <p>a) das obrigações da fase de trabalhos iniciais;</p> <p>b) das obrigações da fase de recuperação; ou</p> <p>c) de campanha de recuperação;</p>	<p>II - houver atraso na conclusão, em relação ao prazo originariamente devido:</p> <p>a) das obrigações da fase de trabalhos iniciais;</p> <p>b) das obrigações da fase de recuperação; ou</p> <p>c) de campanha de recuperação;</p>
<p>III - o índice de execução acumulada de obras obrigatórias ficar abaixo de 70% (setenta por cento); ou</p> <p>IV - o saldo devedor de multas aplicadas e transitadas em julgado superar em 40% (quarenta por cento) a receita bruta anual do exercício financeiro anterior.</p>	<p>III - o índice de execução acumulada de obras obrigatórias ficar abaixo de 70% (setenta por cento); ou</p> <p>IV - o saldo devedor de multas aplicadas e transitadas em julgado superar em 40% (quarenta por cento) a receita bruta anual do exercício financeiro anterior.</p>
<p>§5º A comunicação de que trata este artigo independe de prévia ciência ou manifestação da concessionária.</p>	<p>Subseção II</p>
<p>Art. 12. Nos termos e nos prazos previstos no Regulamento das Concessões Rodoviárias, prestam-se a identificar falhas e transgressões e conceder prazo para sua correção:</p>	<p>Da Comunicação e Correção de Falhas e Transgressões</p>
<p>I - os seguintes produtos da fiscalização, nos termos da quarta parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias:</p>	<p>Art. 11. Os procedimentos de comunicação e correção de falhas e transgressões contratuais serão iniciados de ofício por Portaria do Superintendente competente e conterão:</p>
<p>a) a manifestação técnica sobre a execução anual de obras obrigatórias;</p> <p>b) a manifestação técnica sobre a execução anual dos parâmetros de desempenho de manutenção da infraestrutura;</p> <p>c) a manifestação técnica sobre a regularidade dos instrumentos econômico-financeiros do contrato de concessão;</p> <p>d) a manifestação técnica sobre a capacidade financeira da concessionária; e</p>	<p>I - a indicação detalhada dos descumprimentos identificados e dos dispositivos contratuais violados, assim como os documentos necessários à sua demonstração;</p> <p>II - o cronograma fixado para a correção das falhas e transgressões, com justificativa dos prazos, os quais devem ser tecnicamente adequados e suficientes ao seu cumprimento;</p> <p>III - a comunicação à concessionária, com referência expressa ao art. 38, §3º, da Lei nº 8.987, de 1995;</p> <p>IV - os relatórios de fiscalização de cumprimento dos cronogramas fixados; e</p> <p>V - outros documentos relevantes que tenham cunho probatório.</p> <p>Parágrafo único. O descumprimento do cronograma, integralmente ou de uma de suas fases, poderá ensejar a instauração ou continuidade do processo de caducidade, salvo</p>

<p>e) o termo de registro de ocorrência;</p> <p>II - a denúncia espontânea;</p> <p>III - o termo de ajustamento de conduta; e</p> <p>IV - o termo aditivo que formalizar regime de recuperação regulatória.</p> <p>Parágrafo único. Nas hipóteses deste artigo, a comunicação das falhas e transgressões será constituída pelo próprio instrumento, com remissão ao § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995.</p> <p>Art. 13. A Superintendência competente acompanhará o cumprimento do cronograma fixado para a correção de falhas e transgressões.</p> <p>§1º São considerados aptos a compor eventual processo de caducidade os descumprimentos não corrigidos nos prazos fixados.</p> <p>§2º O cronograma de correção poderá ser alterado pela Superintendência competente justificadamente apenas em razão de fatos supervenientes, desde que para eles não tenha concorrido a concessionária.</p> <p>§3º Enquanto não atestada, pela Superintendência competente, a correção das falhas e transgressões apontadas, a ANTT aplicará penalidades e medidas administrativas e demais consequências previstas no contrato de concessão e na regulação.</p> <p>§4º Verificado descumprimento do cronograma, integralmente ou de uma de suas fases, a Superintendência competente, após análise das justificativas da concessionária, poderá recomendar a instauração ou continuidade do processo de caducidade à Diretoria.</p> <p>Art. 14. A Diretoria, mediante deliberação, à luz das informações apresentadas pela Superintendência competente, considerando a gravidade e extensão do descumprimento verificado, a reincidência da concessionária e outros aspectos relacionados à execução do contrato de concessão, poderá:</p> <p>I - solicitar à Superintendência competente apresentação de informações complementares sobre quaisquer fatos relacionados ao descumprimento de obrigações;</p> <p>II - determinar a instauração do processo de caducidade, comunicando a concessionária de sua decisão; ou</p> <p>III - manifestar ciência e determinar à Superintendência competente que prossiga no acompanhamento e fiscalização das obrigações, comunicando imediatamente à Diretoria sobre a ocorrência de qualquer fato novo relevante.</p>	<p>se houver motivo relevante para a sua repactuação.</p> <p>Art. 12. Caberá à Superintendência competente acompanhar o cumprimento do cronograma fixado para a correção de falhas e transgressões apontadas nos termos do §1º do art. 10.</p> <p>§1º Os inadimplementos contratuais aptos a compor eventual processo de caducidade serão consolidados anualmente pela Superintendência competente e comunicados à Diretoria Colegiada por meio de relatório.</p> <p>§2º São considerados aptos a compor eventual processo de caducidade os inadimplementos contratuais não corrigidos nos prazos fixados nos termos no §1º do art. 10.</p> <p>§3º O cronograma fixado apenas será alterado em razão de ocorrências supervenientes, devidamente justificadas, desde que para elas não tenha concorrido a concessionária.</p> <p>§4º Enquanto não atestada, pela Superintendência competente, a correção das falhas e transgressões apontadas, nos termos do §1º do art. 10, a ANTT não estará impedida de aplicar as penalidades e demais consequências previstas no contrato de concessão e na legislação.</p> <p>Art. 13. Caberá à Diretoria Colegiada da ANTT, por Deliberação, à luz das informações referidas no §3º do art. 10 ou no §1º do art. 12, considerando a gravidade e/ou extensão do inadimplemento contratual verificado, a reincidência da concessionária e outros aspectos relacionados à execução do contrato de concessão:</p> <p>I - solicitar à Superintendência competente informações complementares sobre quaisquer fatos relacionados ao descumprimento do contrato de concessão, em especial:</p> <p>a) listagem dos parâmetros de desempenho contratuais e correspondente histórico de cumprimento ou não;</p> <p>b) investimentos previstos no contrato já realizados e com execução pendente, identificando eventual impedimento técnico, socioambiental, judicial, arbitral ou imposto por órgãos de controle;</p> <p>c) termos de registro de ocorrência e autos de infração lavrados, no que couber, bem como as penalidades já aplicadas, informando seu cumprimento ou não, e o andamento de cada processo administrativo sancionador; ou</p> <p>d) informações sobre o cumprimento ou descumprimento de obrigações econômico-financeiras.</p> <p>II - determinar a instauração do processo de caducidade, comunicando a concessionária de</p>
---	--

Subseção III

Processo de caducidade

Art. 15. O processo de caducidade será autuado como principal, devendo ser apensados a ele os procedimentos de comunicação e de correção de falhas e transgressões que o subsidiaram.

§1º A deliberação da Diretoria que instaurar o processo de caducidade deverá:

I - designar três membros para integrarem a comissão processante, escolhidos entre os servidores públicos efetivos e estáveis da ANTT e que não tenham atuado diretamente na fiscalização do contrato de concessão; e

II - estabelecer prazo não superior a trezentos e sessenta dias para a conclusão dos trabalhos, podendo ser prorrogado por igual período, mediante justificativa.

§2º Não serão objeto do processo de caducidade falhas ou transgressões contratuais que não tenham sido previamente comunicadas à concessionária, salvo quando tenha havido a renúncia expressa, pela concessionária, do prazo para a correção das falhas ou transgressões publicadas no Diário Oficial da União.

§3º A comissão processante será competente para instruir o processo de caducidade e emitir o relatório final, mediante apoio administrativo da Superintendência competente, reportando-se diretamente à Diretoria.

§4º O presidente da comissão processante poderá requisitar apoio administrativo e técnico da Superintendência competente ou da Diretoria.

§5º A solicitação de dados e informações pela comissão processante às demais unidades da ANTT deverá receber tratamento prioritário em seu atendimento.

Art. 16. A concessionária será notificada para apresentar defesa prévia no prazo improrrogável de quarenta e cinco dias, salvo por relevante motivo devidamente comprovado e aceito pela comissão processante.

§1º Incumbe à concessionária instruir a defesa prévia com todos os documentos destinados a provar suas alegações, bem como requerer a produção das demais provas, de forma fundamentada.

§2º A concessionária deverá apresentar, conjuntamente com a defesa prévia, para fins de cálculo de eventual indenização:

I - inventário atualizado de bens reversíveis;

sua decisão; ou

III - manifestar ciência e determinar à Superintendência que prossiga no acompanhamento e fiscalização do contrato, comunicando imediatamente à Diretoria Colegiada sobre a ocorrência de qualquer novo fato relevante.

Subseção III

Do Processo de Caducidade

Art. 14. O processo de caducidade observará as etapas de instauração, instrução e deliberação.

Art. 15. A Deliberação da Diretoria Colegiada que instaurar o processo de caducidade deverá:

I - designar 3 (três) membros para integrarem a Comissão Processante, escolhidos entre os servidores públicos efetivos e estáveis da Agência que não tenham atuado diretamente na fiscalização do contrato de concessão; e

II - estabelecer prazo não superior a 360 (trezentos e sessenta) dias para a conclusão dos trabalhos, podendo ser prorrogado por igual período, mediante justificativa.

§1º O processo de caducidade será autuado como principal, devendo ser apensados os procedimentos de comunicação e correção de falhas e transgressões contratuais de que trata a Seção II.

§2º Não serão objeto do processo de caducidade falhas ou transgressões contratuais que não tenham sido previamente comunicadas à concessionária, nos termos do art. 11, salvo quando tenha havido a renúncia expressa, pela concessionária, do prazo para a correção.

§3º O Presidente da Comissão Processante poderá requisitar apoio administrativo e técnico da Superintendência competente ou da Diretoria.

§4º As solicitações de dados e informações pela Comissão Processante às demais áreas da ANTT deverão ter prioridade em suas respostas.

§5º A Comissão Processante será competente para instruir o processo de caducidade e emitir o relatório final, reportando-se diretamente à Diretoria.

Art. 16. Na mesma Deliberação que instaurar o processo de caducidade, a Diretoria determinará a constituição de Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento da concessão, que será responsável por:

I - promover o cálculo de eventual indenização devida;

II - elaborar proposta de plano de transição operacional; e

<p>II - relatório dos processos judiciais e administrativos em curso, bem como de eventuais procedimentos arbitrais, relativos, entre outras, a questões regulatórias, construtivas, ambientais e relacionadas à faixa de domínio, nos quais a concessionária figure como parte;</p> <p>III - relação dos contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob concessão;</p> <p>IV - eventuais instrumentos de financiamento, indicando valor total da dívida e valor amortizado; e</p> <p>V - outras informações necessárias para o cálculo de eventual indenização.</p> <p>§3º As informações previstas neste artigo serão encaminhadas para a comissão de planejamento e fiscalização do encerramento, prevista no inciso II, parágrafo único, art. 41 da presente Resolução, para fins de apuração do valor de indenização.</p> <p>§4º O atraso ou o não fornecimento de informações pela concessionária não obstará o processamento e a conclusão do processo de caducidade e da extinção contratual.</p> <p>Art. 17. Recebida a defesa prévia ou decorrido o prazo para sua apresentação, a comissão processante encaminhará os autos à Superintendência competente para que, no prazo de quarenta e cinco dias:</p> <p>I - manifeste-se sobre os fatos alegados pela concessionária, instruindo o processo com os documentos pertinentes;</p> <p>II - apresente informações sobre a execução do contrato de concessão, especialmente quanto ao histórico de cumprimento das obrigações pela concessionária;</p> <p>III - informe quaisquer outros esclarecimentos relevantes ao processo de caducidade; e</p> <p>IV - avalie e proponha, se for o caso, as medidas a serem consideradas em caso de decretação de caducidade, visando à continuidade da prestação do serviço público.</p> <p>Art. 18. Recebida a manifestação da Superintendência competente, a comissão processante poderá determinar a realização de novas provas, de ofício ou requeridas no processo, e consultar a Procuradoria Federal junto à ANTT em caso de existência de dúvida jurídica.</p> <p>§1º A comissão processante indeferirá, em decisão fundamentada, as diligências ilícitas, impertinentes, desnecessárias ou protelatórias.</p> <p>§2º Deferida a produção de prova requerida pela concessionária, eventuais custos</p>	<p>III - acompanhar os procedimentos de encerramento do contrato de concessão.</p> <p>Parágrafo único. A Comissão de que trata o caput observará, no que couber, os procedimentos previstos na regulamentação específica sobre encerramento de contratos de concessão.</p> <p>Art. 17. Na fase de instrução, a concessionária será notificada e deverá apresentar defesa prévia no prazo improrrogável de 45 (quarenta e cinco) dias, salvo relevante motivo de força maior devidamente comprovado.</p> <p>§1º Incumbe à concessionária instruir a defesa prévia com todos os documentos destinados a provar suas alegações, bem como requerer a produção das demais provas, de forma fundamentada.</p> <p>§2º Deve ainda a concessionária apresentar, juntamente com a defesa prévia, para fins de cálculo de eventual indenização:</p> <p>I - inventário atualizado de bens reversíveis, conforme regulamentação específica;</p> <p>II - relatório dos processos judiciais e administrativos em curso, bem como de eventuais procedimentos arbitrais, relativos, entre outras, a questões regulatórias, construtivas, ambientais e relacionadas à faixa de domínio, nos quais a concessionária figure como parte;</p> <p>III - relação dos contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob concessão;</p> <p>IV - eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, indicando valor total da dívida e valor amortizado; e</p> <p>V - outras informações necessárias para o cálculo de eventual indenização.</p> <p>§3º As informações previstas neste artigo serão encaminhadas para a Comissão de Planejamento e Fiscalização de que trata o art. [anterior], para fins de apuração do valor de indenização, segundo as regras contratuais e regulamentação específica.</p> <p>§4º O atraso ou o não fornecimento de informações a cargo da concessionária, necessárias à realização do cálculo de eventual indenização devida, não obstará o processamento e conclusão do processo de caducidade.</p> <p>Art. 18. A Comissão Processante deverá encaminhar os autos à Superintendência competente para, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias:</p> <p>I - manifestar-se sobre os fatos alegados pela concessionária, acompanhada dos documentos pertinentes;</p>
---	---

<p>decorrentes serão integralmente de sua responsabilidade.</p> <p>Art. 19. Concluída a fase de produção de provas, a comissão processante deverá intimar a concessionária para apresentação de alegações finais, no prazo improrrogável de vinte dias.</p> <p>Art. 20. Decorrido o prazo para apresentação de alegações finais, a comissão processante apresentará, em até quarenta e cinco dias, relatório final à Diretoria, com proposta de deliberação.</p> <p>§1º Caso a comissão processante proponha a extinção do contrato de concessão por caducidade, os autos deverão ser encaminhados à Superintendência competente para que junte ao processo:</p> <p>I - plano de transição operacional;</p> <p>II - informações relativas ao cálculo ou estimativa de eventual indenização, ainda que não concluído; e</p> <p>III - minuta de termo aditivo prevendo as condições mínimas em que o serviço deva ser prestado, caso recomende a declaração de caducidade a termo.</p> <p>§2º Concluídas as diligências de que trata este artigo, os autos serão remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT, para manifestação quanto à regularidade do processo.</p> <p>Art. 21. A Diretoria deliberará por:</p> <p>I - rejeitar a proposta de caducidade, caso não configurada hipótese de descumprimento que justifique a extinção do contrato de concessão;</p> <p>II - intimar a concessionária para que promova a regularização da prestação do serviço em prazo estabelecido, suspendendo-se o processo de caducidade por período determinado;</p> <p>III - declarar a extinção do contrato de concessão por caducidade, com indenização por quebra de contrato;</p> <p>IV - converter o julgamento em diligência, remetendo o processo à comissão processante, à Superintendência competente ou à Procuradoria Federal junto à ANTT para que esclareça questões técnicas ou jurídicas relevantes e necessárias para tomada de decisão; ou</p> <p>V - adotar outras medidas eventualmente cabíveis.</p> <p>§1º A declaração de caducidade será acompanhada da constituição em desfavor da concessionária, automática e independentemente de nova manifestação desta, de indenização por quebra de contrato no valor equivalente a 20% (vinte por cento) da receita tarifária líquida anual do exercício financeiro anterior à instauração do</p>	<p>II - apresentar informações sobre a execução do contrato de concessão, especialmente quanto ao histórico de cumprimento das obrigações pela concessionária;</p> <p>III - trazer aos autos quaisquer outros esclarecimentos relevantes ao processo de caducidade; e</p> <p>IV - avaliar as medidas a serem consideradas em caso de decretação de caducidade, visando à continuidade da prestação do serviço público.</p> <p>Art. 19. Após análise técnica pela Superintendência competente, a Comissão Processante poderá determinar a realização de novas provas, de ofício ou requeridas pela concessionária, podendo ainda consultar a Procuradoria Federal junto à ANTT sobre dúvidas jurídicas surgidas no curso do processo.</p> <p>§1º A Comissão Processante indeferirá, em decisão fundamentada, as diligências inúteis ou meramente protelatórias.</p> <p>§2º Deferida a produção de prova requerida pela concessionária, eventuais custos decorrentes serão integralmente de sua responsabilidade.</p> <p>Art. 20. Concluída a fase de produção de provas, a Comissão Processante deverá intimar a concessionária para apresentação de alegações finais, no prazo improrrogável de 20 (vinte) dias.</p> <p>Art. 21. Decorrido o prazo para apresentação de alegações finais, a Comissão Processante apresentará, em até 45 (quarenta e cinco) dias, Relatório Final à Diretoria Colegiada, com proposta de deliberação.</p> <p>Parágrafo único. Caso a Comissão proponha a extinção por caducidade do contrato de concessão, os autos deverão ser encaminhados:</p> <p>I - à Superintendência competente para que, no prazo de 20 (vinte) dias, junte ao processo:</p> <p>a) plano de transição operacional, que assegure a continuidade do serviço público; e</p> <p>b) informações relativas ao cálculo de eventual indenização;</p> <p>II - à Procuradoria Federal junto à ANTT, para manifestação quanto à regularidade do processo.</p> <p>Art. 22. A Diretoria Colegiada decidirá:</p> <p>I - arquivar os autos, caso não configurada hipótese de descumprimento contratual que justifique a extinção do contrato de concessão por caducidade;</p> <p>II - converter o julgamento em diligência, devolvendo o processo à Comissão Processante para que esclareça questões relevantes e necessárias à decisão;</p>
--	--

<p>processo de caducidade, a ser descontada no processo de apuração de haveres e deveres.</p> <p>§2º A indenização de que trata o §1º será reduzida a 10% (dez por cento) caso a concessionária apresente, em até quinze dias contados da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida, renúncia ao direito de impugnar a declaração da caducidade em processo judicial ou arbitral, sem prejuízo da discussão a respeito do cálculo da indenização.</p> <p>§3º A extinção do contrato de concessão por caducidade poderá ser implementada de imediato ou a termo, hipótese em que a Diretoria poderá determinar a continuidade da prestação do serviço pela concessionária, conforme contrato de concessão ou em condições mínimas previstas em termo aditivo celebrado entre as partes, ou por operador temporário, por meio de contrato celebrado entre este e a ANTT.</p> <p>§4º Contra a decisão de que trata este artigo caberá pedido de revisão à Diretoria, com efeito suspensivo, em face das razões de legalidade e de mérito, a ser interposto em até quinze dias, contados da ciência ou divulgação oficial da decisão.</p> <p>Art. 22. Declarada a caducidade da concessão, a concessionária deverá:</p> <p>I - dar início imediato à execução dos procedimentos de extinção contratual previstos no Capítulo III; ou</p> <p>II - continuar prestando o serviço conforme contrato de concessão ou nas condições mínimas previstas em termo aditivo, se for o caso de declaração de caducidade a termo.</p> <p>Parágrafo único. Enquanto não for extinto o contrato de concessão, ficam mantidas as obrigações nele previstas e as medidas de fiscalização a serem aplicadas em caso de descumprimento.</p> <p>Art. 23. A declaração de caducidade independe de indenização prévia, mas deverá ao menos contar com apresentação do cálculo pela ANTT.</p> <p>Art. 24. Os atos processuais que apresentem defeitos sanáveis serão convalidados pela Diretoria, não afetando a validade do processo administrativo.</p> <p>Parágrafo único. Sendo identificado vício insanável no processo de caducidade, que resulte em efetivo prejuízo à defesa da concessionária, a Diretoria determinará a repetição do ato ou da fase processual afetada, assim como de todos os atos processuais que dele diretamente dependam ou sejam consequência, conservando a validade dos demais atos praticados.</p>	<p>III - intimar a concessionária para que promova a regularização da prestação do serviço em prazo estabelecido, suspendendo-se o processo de caducidade por período determinado;</p> <p>IV - pela a caducidade do contrato de concessão, com remessa do processo ao Poder Concedente para edição do decreto correspondente, nos termos da lei; ou</p> <p>V - adotar outras medidas eventualmente cabíveis.</p> <p>§1º A extinção do contrato de concessão por caducidade poderá ser implementada:</p> <p>I - de imediato; ou</p> <p>II - a termo, hipótese em que a Diretoria determinará a continuidade da prestação do serviço pela concessionária, conforme contrato de concessão ou em condições mínimas previstas em termo aditivo.</p> <p>§2º Na hipótese do inciso II do §3º, o prazo de continuidade da prestação do serviço não poderá exceder o limite de 24 (vinte e quatro) meses estabelecido no art. 32 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.</p> <p>§3º De decisão colegiada de que trata o caput cabe recurso, com efeito suspensivo, em face de razões de legalidade e de mérito, a ser interposto em até 15 (quinze) dias, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.</p> <p>Art. 23. Decretada a caducidade da concessão, caberá à ANTT editar o ato de extinção da concessão, nos termos do inciso V do artigo 24 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2021, devendo dispor sobre:</p> <p>I - o início da execução do plano de transição operacional;</p> <p>II - as condições mínimas de prestação do serviço até a sua integral assunção pelo poder concedente;</p> <p>III - a notificação das seguradoras e dos financiadores quanto à decretação da caducidade; e</p> <p>IV - outras providências que entender necessárias.</p> <p>§1º Caso o contrato de concessão não contemple plano de transição operacional, deverá a Diretoria Colegiada aprovar plano específico, reconhecendo o direito da concessionária à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente da eventual inclusão de novas obrigações.</p> <p>§2º Concluída a transição operacional, caberá à Diretoria Colegiada atestar a extinção do contrato de concessão.</p> <p>Art. 24. A declaração de caducidade independe de indenização prévia, calculada</p>
--	---

<p>Art. 25. Aplicam-se ao procedimento de comunicação de falhas e transgressões e ao processo de caducidade, no que couber, as disposições do Título II, Capítulo II, da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016.</p>	<p>no decurso do processo, mas não prescinde da apresentação do seu cálculo pela ANTT.</p> <p>Art. 25. Atos processuais que apresentem defeitos sanáveis serão convalidados pela Diretoria Colegiada, não afetando a validade do processo administrativo.</p> <p>Parágrafo único. Sendo identificado vício insanável no processo de caducidade, que resulte efetivo prejuízo à defesa da concessionária, a Diretoria Colegiada determinará a repetição do ato ou da fase processual afetada, conservando a validade dos demais atos praticados.</p> <p>Subseção IV</p> <p>Da Aplicação e Transição</p> <p>Art. 26. Enquanto não for extinto o contrato de concessão, ficam mantidas as obrigações nele previstas e as medidas de fiscalização a serem aplicadas em caso de descumprimento.</p> <p>Art. 27. Aplicam-se ao procedimento de comunicação e correção de falhas e transgressões e ao processo de caducidade, no que couberem, as disposições do Título II, Capítulo II, da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016.</p> <p>Art. 28. Esta Seção se aplica:</p> <p>I - aos processos em curso, resguardada a validade dos atos processuais praticados; e</p> <p>II - aos contratos de concessão vigentes, salvo quando houver disposição contratual expressa regulando de forma diversa.</p>
--	---

Artigo 26.

45. A Seção V versa sobre relicitação e é iniciada pelo artigo 26 da Minuta de RCR 5 25153202.

46. Algumas alterações sugeridas se fazem para simplificar e tornar mais direto o texto como ocorre no parágrafo único. O inciso IV da redação atual foi alterada para desmembrar em dois incisos, passando serem os de números IV e V, haja vista tratarem de fases distintas: uma de estudos e outra de realização da licitação.

Redação Atual	Redação Sugerida
<p>Art. 26. A ANTT poderá realizar a relicitação do objeto do contrato de concessão cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.</p>	
<p>Parágrafo único. A relicitação será implementada mediante adoção dos seguintes procedimentos, sem prejuízo de outros procedimentos da extinção contratual previstos no Capítulo III:</p> <p>I - qualificação, nos termos da lei, do empreendimento para fins de relicitação;</p>	<p>Parágrafo único. A relicitação será conduzida com a adoção dos seguintes procedimentos, sem prejuízo de outras medidas previstas no Capítulo III:</p> <p>I - qualificação do empreendimento para fins de relicitação, nos termos da legislação vigente;</p>

II - celebração do termo aditivo que formalizar a relicitação com a concessionária anterior;	II - celebração de termo aditivo formalizando a relicitação com a concessionária;
III - acompanhamento e fiscalização da execução do termo aditivo;	III - acompanhamento e fiscalização da execução das disposições do termo aditivo;
IV - elaboração dos estudos de viabilidade e realização da licitação para contratação da futura concessionária; e	IV - elaboração de estudos de viabilidade;
V - cálculo da indenização	V - realização de licitação para contratação da futura concessionária; e
	VI - cálculo e apuração da indenização devida.

Artigo 27.

47. O artigo 27 inaugura a Subseção II, dedicada à qualificação para fins de relicitação.

48. De início, entende-se que o requerimento não é para qualificação da concessão para fins de relicitação, mas para a própria relicitação, segundo se pode atestar pela redação do artigo 3º do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019, segundo o qual o requerimento de relicitação, será formulado por escrito pelo contratado originário à agência reguladora competente. Portanto, **recomenda-se** a alteração da redação, conforme sugestão abaixo.

49. Além disso, são sugeridos pequenos ajustes para simplificar e tornar mais direto o texto como ocorre no parágrafo único.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 27. A concessionária poderá apresentar requerimento para qualificação da concessão para fins de relicitação, por sua iniciativa ou mediante provocação da Superintendência competente.	Art. A concessionária poderá apresentar requerimento para relicitação da concessão, seja por iniciativa própria ou em atendimento a provocação da Superintendência competente.
Parágrafo único. O requerimento da concessionária deverá contemplar as informações e os documentos exigidos na legislação aplicável.	Parágrafo único. O requerimento deverá conter as informações e documentos exigidos pela legislação vigente.

Artigo 28.

50. **Recomenda-se** a alteração do inciso I do artigo 28 para que seja substituída a menção ao cabimento da relicitação, que passará a constar do *caput*, e acrescentada a análise acerca da viabilidade técnica da relicitação.

51. Convém lembrar que o Decreto nº 9.957/2019, que regulamenta o procedimento para relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, estabelece no seu artigo 4º que “o requerimento de relicitação será processado e analisado preliminarmente pela agência reguladora competente, à qual caberá manifestar-se sobre a **viabilidade técnica e jurídica** do requerimento de relicitação, observada a legislação.

52. Ademais, **recomenda-se** a alteração da ordem trazida na redação atual. Propõe-se que a manifestação da Procuradoria Federal seja anterior ao envio à Diretoria Colegiada para deliberação. Isso, parece-nos, harmoniza-se com as disposições do Decreto nº 9.957/2019, bem como do regimento interno da Agência.

53. **Propõe-se** a exclusão do parágrafo 7º por se compreender que sua redação pode ensejar dúvidas sobre o papel exercido pela agência e por compreendermos que os critérios de análise já se encontram previstos na redação do artigo 28 e no Decreto nº 9.957/2019. Também se sugere a exclusão do parágrafo 8º com sua absorção pela proposta contida no parágrafo 6º da redação sugerida.

54. Demais ajustes são propostos pretendem contribuir com a clareza da redação dos dispositivos.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 28. A Superintendência competente analisará o requerimento da concessionária, nos termos da lei, abrangendo:	Art. A Superintendência competente analisará o requerimento da concessionária para verificar

<p>I - o cabimento da relicitação; e</p> <p>II - a regularidade das informações e dos documentos apresentados.</p>	<p>o cabimento da relicitação, nos termos da lei, considerando os seguintes aspectos:</p> <p>I - a viabilidade técnica da relicitação; e</p> <p>II - a regularidade das informações e dos documentos apresentados.</p>
<p>§1º A Superintendência competente, no prazo de quinze dias, poderá solicitar a complementação de informações e documentos ou determinar a realização de outras diligências pela concessionária.</p>	<p>§ 1º A Superintendência competente, no prazo de quinze dias, poderá solicitar à concessionária a complementação de informações e documentos ou determinar a realização de outras diligências.</p>
<p>§2º Entendendo pelo não cabimento da relicitação, a Superintendência competente motivadamente indeferirá o requerimento.</p>	<p>§2º A Superintendência competente analisará o requerimento para avaliar o cabimento da relicitação, podendo, de forma motivada, indeferi-lo em caso de não cabimento ou, constatando a viabilidade técnica e a regularidade das informações e documentos apresentados, encaminhar recomendação de qualificação da relicitação à Diretoria Colegiada.</p>
<p>§3º Contra a decisão da Superintendência competente de que trata o §2º, a concessionária poderá interpor recurso à Diretoria, no prazo de quinze dias.</p>	<p>§3º Após a manifestação da Superintendência competente sobre a viabilidade técnica, o processo será remetido à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise da viabilidade jurídica e, uma vez concluída essa etapa, será submetido à deliberação da Diretoria Colegiada.</p>
<p>§4º Entendendo pelo cabimento da relicitação e pela regularidade das informações e dos documentos apresentados, a Superintendência competente poderá atestar a viabilidade técnica da relicitação, recomendando a qualificação à Diretoria.</p>	<p>§4º A Diretoria Colegiada deliberará sobre a viabilidade da relicitação e, caso decida pela viabilidade, encaminhará ao Poder Concedente a recomendação para a qualificação da concessão com fins de relicitação.</p>
<p>§5º Após a manifestação técnica da Superintendência competente na forma do §4º, o processo será remetido para análise da Procuradoria Federal junto à ANTT quanto à viabilidade jurídica da relicitação.</p>	<p>§5º A ANTT avaliará a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação, considerando os aspectos operacionais, econômico-financeiros e a continuidade da prestação do serviço.</p>
<p>§6º A deliberação da Diretoria que atestar a viabilidade técnica e jurídica da relicitação recomendará a qualificação da concessão para fins de relicitação ao Poder Concedente.</p>	<p>§6º Contra a deliberação da Diretoria Colegiada que conclua pelo não cabimento da relicitação, a concessionária poderá apresentar pedido de reconsideração no prazo de quinze dias.</p>
<p>§7º Cabe à ANTT, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade do ateste da viabilidade técnica e jurídica da qualificação da concessão para fins de relicitação, tendo em vista os aspectos</p>	<p>Exclusão</p>

operacionais e econômico-financeiros e a continuidade da prestação do serviço.	
§8º Caso a deliberação da Diretoria, de que trata o §6º, conclua pelo não cabimento da relicitação, a Concessionária poderá apresentar pedido de reconsideração.	Exclusão

Artigo 29.

55. O artigo 29 inicia a Subseção III acerca da Celebração de termo aditivo de relicitação. Um primeiro ajuste a ser sugerido pela Procuradoria fundamenta-se na falta de descrição da fase preliminar em que a Superintendência teria elaborado a Minuta de Termo Aditivo a ser avaliada pela concessionária e, posteriormente, com ela firmado.

56. De tal forma, **recomenda-se** acrescentar ao dispositivo que a Superintendência disporá de 15 dias para a elaboração da Minuta de Termo Aditivo e Programa de Exploração da Rodovia - PER para envio à Concessionária. Quanto à maior ou à menor extensão do prazo, recomenda-se que a SUROD a avalie e a estabeleça, isto é, que estabeleça segundo sua análise quantos dias levará para elaborar o Termo citado.

57. Relativamente ao conteúdo do termo aditivo, para além de **recomendar** a criação de um parágrafo específico para esse tratamento, **recomenda-se** a exclusão do inciso que trata do “prazo de vigência”, considerando que a Lei nº 13.448/2017 não estabeleceu a necessidade de constar prazo de vigência para o Termo Aditivo. Além disso, ao que nos parece, a relicitação perdura até a assunção da nova concessionária, conforme entendimento já sedimentado no **PARECER n. 00225/2023/PF-ANTT/PGF/AGU e PARECER n. 00231/2024/PF-ANTT/PGF/AGU.**

58. Outrossim, **recomenda-se** a exclusão do inciso X da redação atual, haja vista que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorre da lei e está prevista nos contratos de concessão.

59. Ainda vale ressaltar que se decidiu acrescentar os parágrafos 4º ao 7º no presente artigo 31. Esses parágrafos correspondem, salvo pequenas modificações e ajustes, ao conteúdo do artigo 97 e parágrafos da Minuta de RCR 5 25153202. Isso, porque se considerou deslocado no capítulo no qual originalmente inserido, isto é, na Subseção IV, sobre “Quantificação de eventuais valores associados à indenização por bens reversíveis não amortizados nas relicitações.”

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 29. Em até quinze dias após publicação da qualificação do empreendimento para fins de relicitação, a Superintendência competente intimará a concessionária para:	Art. Em até quinze dias após publicação da qualificação do empreendimento para fins de relicitação, a Superintendência elaborará minuta de termo aditivo de relicitação, com respectivo Programa de Exploração da Rodovia, e enviará para conhecimento da Concessionária.
I - manifestar-se sobre a minuta de termo aditivo de relicitação enviada pela Superintendência competente;	§ 1º A concessionária disporá de quinze dias para se manifestar sobre as minutas de termo aditivo de relicitação e respectivo Programa de Exploração da Rodovia enviadas pela Superintendência competente;
II - apresentar proposta de programa de exploração da rodovia que constará como anexo ao termo aditivo de relicitação, contendo: a) os serviços de conservação, manutenção e operação, bem como os parâmetros técnicos e de desempenho a serem observados durante a relicitação, que garantam a continuidade na prestação do serviço com segurança e nível adequados; e	§ 2º A proposta de programa de exploração da rodovia, que constará como anexo ao termo aditivo de relicitação, conterà: a) os serviços de conservação, manutenção e operação, bem como os parâmetros técnicos e de desempenho a serem observados durante a relicitação, que garantam a continuidade na prestação do serviço com segurança e nível adequados; e

<p>b) as obras obrigatórias e demais investimentos considerados essenciais relacionados à segurança ou considerados imprescindíveis à prestação do serviço, desde que exequíveis no prazo contratual remanescente.</p>	<p>b) as obras obrigatórias e demais investimentos considerados essenciais relacionados à segurança ou considerados imprescindíveis à prestação do serviço, desde que exequíveis no prazo contratual remanescente.</p>
<p>Parágrafo único. O termo aditivo de relicitação conterà as seguintes cláusulas, entre outras previstas na legislação:</p> <p>I - obrigações das partes;</p> <p>II - condições para prestação dos serviços;</p> <p>III - tarifa de pedágio a ser praticada;</p> <p>IV - tarifa calculada;</p> <p>V - garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;</p> <p>VI - sanções pelo descumprimento das obrigações;</p> <p>VII - hipóteses de rescisão;</p> <p>VIII - possibilidade de prorrogação do termo aditivo, observado o limite previsto na legislação;</p> <p>IX - prazo de vigência; e</p> <p>X - previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso haja materialização de risco alocado ao poder concedente ou à concessionária que importe prejuízo à outra parte.</p>	<p>§ 3º O termo aditivo de relicitação conterà as seguintes cláusulas, entre outras previstas na legislação:</p> <p>I - obrigações das partes;</p> <p>II - condições para prestação dos serviços;</p> <p>III - tarifa de pedágio a ser praticada;</p> <p>IV - tarifa calculada;</p> <p>V - garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;</p> <p>VI - sanções pelo descumprimento das obrigações;</p> <p>VII - hipóteses de rescisão;</p> <p>VIII - possibilidade de prorrogação do termo aditivo, observado o limite previsto na legislação.</p>
	<p>§ 4º A assinatura do termo aditivo de relicitação estará condicionada à apresentação de garantia de execução contratual sempre que houver estimativa de risco de o excedente tarifário superar o montante da futura indenização.</p> <p>§ 5º A garantia de execução contratual, a que refere o parágrafo anterior, destina-se a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais e a resguardar a parcela dos valores antecipados à concessionária via excedente tarifário que excedam o montante estimado da futura indenização pelos bens reversíveis, devendo vigorar durante todo o período de relicitação.</p> <p>§ 6º A exigência da garantira prevista no § 1º só poderá ser afastada por decisão fundamentada em estudos e evidências, desde que indicada outra medida adequada para resguardar o cumprimento das obrigações.</p> <p>§7º O termo aditivo de relicitação deverá prever as obrigações da concessionária, os seus prazos e o valor financeiro associado a cada descumprimento, que servirão para precisar o evento e o valor garantido.</p>

60. A Subseção IV trata do "acompanhamento e fiscalização do termo aditivo de relicitação" e é iniciada pelo artigo 32 da Minuta de RCR 5 25153202. Sobre o presente artigo a Procuradoria **sugere** alteração redacional com a intenção de tornar mais claro e preciso o texto.

Redação Atual	Redação Sugerida
<p>Art. 33. Durante a vigência do termo aditivo de relicitação, a concessionária fica obrigada a, entre outros deveres nele previstos:</p> <p>(...);</p> <p>II - dar acesso à ANTT às informações relevantes sobre a concessão, incluídas as informações relacionadas às condições comerciais e financeiras da concessionária;</p> <p>III - observar o prazo de vigência do termo aditivo para fins de celebração, prorrogação, renovação ou aditamento de contratos com terceiros, exceto se por motivo justificado e com autorização expressa da Superintendência competente;</p> <p>V - não reduzir seu capital social sem autorização da Diretoria da ANTT;</p> <p>(...);</p>	<p>Art. . Durante a vigência do termo aditivo de relicitação, a concessionária deverá cumprir, além de outros deveres previstos no termo aditivo, as seguintes obrigações:</p> <p>(...);</p> <p>II - assegurar à ANTT o acesso às informações relevantes sobre a concessão, incluindo dados relacionados às condições comerciais e financeiras da concessionária;</p> <p>III - observar o prazo de vigência do termo aditivo para a celebração, prorrogação, renovação ou aditamento de contratos com terceiros, exceto quando houver motivo justificado e autorização expressa da Superintendência competente;</p> <p>V - não reduzir seu capital social sem a autorização da Diretoria Colegiada da ANTT;</p> <p>(...).</p>

Artigo 35.

61. Apresenta-se, no artigo 35, **sugestões** de redação para contribuir com a clareza e precisão da redação normativa.

Redação Atual	Redação Sugerida
<p>Art. 35. Durante a vigência do termo aditivo de relicitação, a ANTT fica obrigada a, entre outros deveres nele previstos:</p> <p>I - supervisionar a contratação de verificador, conforme estabelecido na segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, que deverá acompanhar o processo de relicitação ou, se for o caso, contratá-lo por seus próprios meios;</p> <p>II - adotar as medidas necessárias para a realização da licitação de nova concessão;</p> <p>III - não instaurar processo de caducidade contra a concessionária; e</p> <p>IV - contratar verificador para acompanhar o processo de relicitação;</p>	<p>Art. Durante a vigência do termo aditivo de relicitação, a ANTT deverá cumprir, além de outros deveres previstos no termo, as seguintes obrigações:</p> <p>I - supervisionar a contratação de verificador pela concessionária, conforme disposto na segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, ou, se necessário, proceder à contratação diretamente;</p> <p>II - adotar as medidas necessárias para viabilizar a realização da licitação para nova concessão; e</p> <p>III - abster-se de instaurar processo de caducidade contra a concessionária.</p>

Artigo 36.

62. A seguir, são apresentadas **sugestões** de redação para contribuir com a clareza e precisão da redação normativa.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 36. A fiscalização do termo aditivo de relicitação será realizada pela Superintendência competente, com apoio da unidade organizacional competente, em três níveis, nos termos da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.	
§1º A fiscalização de que trata esta Subseção deverá ser realizada com apoio de verificado.	§1º A fiscalização de que trata esta Subseção deverá contar com o apoio de um verificador.
§2º Os relatórios relacionados à extinção contratual por relicitação serão emitidos nos prazos previstos no termo aditivo de relicitação e conterão análise do atendimento às obrigações previstas no contrato de concessão, inclusive quanto a eventual atingimento dos indicadores de desempenho e demais causas para fins de rescisão do termo aditivo e desqualificação da concessão para fins de relicitação.	§2º Os relatórios relacionados à extinção contratual por relicitação serão emitidos nos prazos definidos no termo aditivo de relicitação e conterão a análise do cumprimento das obrigações contratuais, inclusive quanto a eventual atingimento dos indicadores de desempenho e outras eventuais causas que possam justificar a rescisão do termo aditivo e a desqualificação da concessão para fins de relicitação.

Artigo 37.

63. No artigo 37, foram apresentadas sugestões de alterações na redação para contribuir com a clareza e precisão da redação normativa.

64. Além disso, recomenda-se a alteração da redação do inciso V para que fique o mais próximo possível da redação contida na alínea *e* do inciso XI do artigo 8º do Decreto nº 9.957/2019, que regulamenta o procedimento para relicitação:

Art. 8º São cláusulas obrigatórias do termo aditivo de que trata o art. 15 da Lei nº 13.448, de 2017, sem prejuízo de outras consideradas pertinentes pela agência reguladora competente: [...]

XI - o dever de o contratado originário, até a extinção do contrato de parceria: [...]

e) não requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial da sociedade de propósito específico;

65. Para se aproximar do estabelecido no Decreto nº 9.957/2019, também se **recomenda** a alteração da redação do disposto no inciso I do parágrafo 5º do artigo 37 da redação atual da Minuta de RCR 5 25153202. Vale dizer que a sugestão de redação observa o disposto na alínea *b* do inciso XIII do artigo 8º do Decreto.

Art. 8º São cláusulas obrigatórias do termo aditivo de que trata o art. 15 da Lei nº 13.448, de 2017, sem prejuízo de outras consideradas pertinentes pela agência reguladora competente: [...]

XIII - a previsão de que a desqualificação do empreendimento pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República implica: [...]

b) o restabelecimento automático dos encargos, das obrigações e das condições vigentes antes da celebração do termo aditivo, considerado, para todos os efeitos, o tempo decorrido entre a data da celebração do termo aditivo e a desqualificação;

66. Segue abaixo a redação sugerida pela Procuradoria.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 37. A prática reiterada de infrações graves pela concessionária poderá ensejar a abertura de processo administrativo visando à proposta de desqualificação da concessão para fins de relicitação, com rescisão do termo aditivo.	Art. A prática reiterada de infrações graves pela concessionária poderá resultar na instauração de processo administrativo com o objetivo de propor a desqualificação da concessão para fins de relicitação.
§1º Serão consideradas graves, para fins de proposição de desqualificação, as seguintes infrações:	§1º Serão consideradas graves, para fins de proposição de desqualificação, as seguintes infrações:

<p>(...) V - requerimento de autofalência, decretação de falência a pedido de terceiro, ajuizamento de pedido de recuperação judicial ou apresentação de plano de recuperação extrajudicial;</p> <p>(...) VIII - não atingimento dos níveis da escala de desempenho, aferidos a partir de indicador de desempenho, previstos no termo aditivo de relicitação.</p>	<p>(...) V – requerimento de falência, recuperação judicial ou extrajudicial da sociedade de propósito específico.</p> <p>(...) VIII - não atingimento dos níveis estabelecidos na escala de desempenho, aferidos por indicadores de desempenho previstos no termo aditivo de relicitação.</p>
<p>§2º Configurada hipótese de desqualificação prevista no caput ou no §1º, a Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração das condutas, instruindo com manifestação técnica fundamentada, acompanhada da documentação e demais elementos probatórios necessários.</p>	<p>§2º Configurada qualquer hipótese de desqualificação prevista no caput ou no §1º, a Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração das condutas, instruindo-o com manifestação técnica fundamentada, acompanhada da documentação e dos elementos probatórios necessários.</p>
<p>§3º A concessionária será intimada para apresentar defesa a respeito da manifestação técnica da Superintendência competente no prazo de quinze dias.</p>	<p>§3º A concessionária será intimada para apresentar defesa a respeito dos fatos imputados a ela no prazo de quinze dias</p>
<p>§4º Analisada a defesa da concessionária, o processo será submetido à deliberação da Diretoria, ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT, para análise da proposta de desqualificação da concessão para fins de relicitação.</p>	
<p>§5º Desqualificada a concessão para fins de relicitação:</p> <p>I - o termo aditivo de relicitação será automaticamente rescindido, restabelecendo-se a vigência do contrato de concessão originário e suas alterações posteriores;</p> <p>II - será constituída em desfavor da concessionária, automática e independentemente de nova manifestação desta, indenização por quebra de contrato no valor equivalente a 10% (dez por cento) da receita bruta anual do exercício financeiro anterior à celebração do termo aditivo de relicitação; salvo existência prévia de processo de caducidade; e</p> <p>III - a ANTT instaurará ou dará continuidade a processo de caducidade.</p>	<p>§5º Desqualificada a concessão para fins de relicitação:</p> <p>I - restabelecem-se automaticamente os encargos, as obrigações e as condições vigentes antes da celebração do termo aditivo, considerado, para todos os efeitos, o tempo decorrido entre a data da celebração do termo aditivo e a desqualificação;</p> <p>II - será constituída em desfavor da concessionária, automaticamente e independentemente de nova manifestação desta, indenização no valor equivalente a 10% (dez por cento) da receita bruta anual do exercício financeiro anterior à celebração do termo aditivo de relicitação, salvo existência prévia de processo de caducidade; e</p>
<p>§6º A indenização de que trata o inciso II do §5º será reduzida a 5% (cinco por cento) caso a concessionária apresente, em até quinze dias contados da publicação da desqualificação, renúncia ao direito de impugnar a desqualificação da concessão para fins de relicitação, a instauração de processo de caducidade e eventual declaração da caducidade em processo judicial ou arbitral, sem prejuízo da discussão a respeito do cálculo da indenização.</p>	

Artigo 38.

67. O artigo 38 aborda a **rescisão** do contrato de concessão, modalidade de extinção prevista no inciso IV do artigo 35 da Lei nº 8.987/1995.

68. Já, o artigo 39 da citada lei estabelece que o contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária na hipótese de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente e deve ser processar por ação judicial especialmente intentada para essa finalidade. Não obstante, deve a concessionária continuar a prestação dos serviços até a decisão judicial transitada em julgado.

69. O texto proposto na Minuta de RCR 5 25153202 acrescenta especificações que destoam do que previsto na Lei. É o caso, por exemplo, de acrescentar a expressão “descumprimento substancial”, quando a Lei fala em “descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente”. Aquela expressão, segundo nos parece pode abrir espaço para debates e contestações sobre o que seria descumprimento essencial e não essencial. Outrossim, vê-se na Minuta o acréscimo de hipótese de rescisão por descumprimento da regulação pelo Poder Concedente, ao passo em que a Lei se refere apenas ao descumprimento contratual, ampliando onde a Lei não o fez.

70. Além disso, §2º da proposta, menciona a impossibilidade de paralização dos “serviços essenciais”, quando a Lei diz que os “serviços prestados” não poderão ser paralisados. Ou seja, o texto da Minuta proposta reduz a proteção do usuário do serviço público.

71. Dessa forma, **recomenda-se** que seja repetida a redação do artigo 39 e parágrafo único da Lei nº 8.987/1995, conforme sugerido abaixo.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 38. O contrato de concessão poderá ser extinto por rescisão, em caso de descumprimento substancial de suas disposições ou da regulação, por parte do Poder Concedente ou da ANTT.	Art. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.
§1º Para rescindir o contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar pedido com esta finalidade em demanda judicial.	Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.
§2º Os serviços essenciais prestados pela concessionária somente poderão ser interrompidos ou paralisados após o trânsito em julgado da decisão que decretar a rescisão do contrato de concessão.	

Artigo 39.

72. O artigo 39 da Minuta de RCR 5 25153202 trata da extinção do contrato de concessão por **anulação**, a qual é prevista no inciso V do artigo 35 da Lei nº 8.987/1995.

73. Vale dizer que a mencionada Lei não desenvolve detalhamentos para essa modalidade extintiva, o que foi realizado pela SUROD na minuta analisada.

74. De início, aponta-se que foram **sugeridos** pequenos ajustes redacionais para contribuir com a clareza da disposição normativa.

75. Em termos de conteúdo, algumas sugestões foram feitas. Propõe-se que seja mantida na redação da norma apenas a possibilidade de anulação por decisão administrativa, sem mencionar a possibilidade de anulação judicial. Primeiro porque já é consolidado na legislação a possibilidade de a Administração anular seus próprios atos em exercício do poder-dever de autotutela. Segundo porque, antes mesmo da legislação se consolidar, essa possibilidade já havia sido reconhecida na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal – STF. Terceiro porque a possibilidade de questionar os atos públicos é direito fundamental já previsto expressamente na Constituição Federal de 1988, conforme inciso XXXV do artigo 5º, segundo o qual “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito”.

76. Vejamos as súmulas do STF acerca desse assunto:

Súmula n. 346 (STF): A administração pública pode declarar a nulidade dos seus próprios atos.

Súmula n. 473 (STF): A administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

77. Menciona-se também a Lei do processo administrativo federal, qual seja, a Lei nº 9.784/1999.

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

[...]

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

78. Além disso, nota-se que a nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei n. 14.133/21) inovou em relação ao tratamento antes conferido pela Lei n. 8.666/93 ao detalhar a anulação e permitir a sobrevivência do ato em atenção ao interesse público. Nessa toada, acresce-se a expressão “observados os princípios da legalidade e do interesse público” ao artigo 39.

79. Seguem as disposições redacionais sugeridas:

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 39. O contrato poderá ser extinto por nulidade, mediante decisão administrativa ou judicial	Art. O contrato poderá ser extinto em razão de nulidade por decisão administrativa, observados os princípios da legalidade e do interesse público.
§1º Na hipótese de extinção do contrato por anulação, será autuado processo administrativo para apuração das responsabilidades sobre a ocorrência de ato ilícito.	§ 1º Na hipótese de extinção do contrato por anulação, deverá ser instaurado processo administrativo para apurar as responsabilidades pelas irregularidades que configuraram o ato ilícito
§2º Caso apurada a concorrência da concessionária para o ato ilícito, o valor da indenização a ser paga a ela será reduzido pelo montante das penalidades administrativas aplicáveis.	§ 2º Caso apurada a concorrência da concessionária para o ato ilícito, o valor da indenização a ser paga será reduzido pelo montante correspondente às penalidades administrativas aplicáveis.
§3º Se qualquer disposição do contrato de concessão for considerada ou declarada inválida em qualquer aspecto, a validade das demais disposições contratuais não serão, de qualquer forma, afetadas ou restringidas por tal fato.	§ 3º A eventual invalidação de qualquer disposição do contrato de concessão não afetará a validade das demais disposições contratuais, salvo disposição em contrário em decisão administrativa.
§4º As partes negociarão de boa-fé a substituição das disposições inválidas por disposições válidas e exequíveis, cujo efeito econômico seja equivalente ao efeito econômico das disposições substituídas.	Mantem-se a redação atual

Artigo 40.

80. O artigo 40 inaugura a seção VIII relativa à falência ou extinção da concessionária. Nessa disposição, recomenda-se a exclusão do parágrafo único considerando que não se recomenda a inclusão do operador temporário nessa Resolução.

81. Seguem as disposições redacionais sugeridas:

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 40. O contrato de concessão será extinto caso a concessionária seja extinta ou tenha sua falência decretada.	Art. O contrato de concessão será extinto caso a concessionária seja extinta ou tenha sua falência decretada.
Parágrafo único. O operador temporário poderá ser autorizado a operar o trecho concedido, até a licitação do futuro operador ou assunção pelo Poder Concedente.	Parágrafo único. A concessionária de transição poderá ser autorizado a operar o trecho concedido nos termos disciplinados em capítulo próprio dessa resolução e do contrato específico.

Capítulo III - Procedimentos de Extinção Contratual

Seção I – Disposições gerais

Art. 43, caput e §1º

82. O caput do art. 41 da minuta de RCR 5 enumera três procedimentos que precedem a extinção contratual: apuração de haveres e deveres, transição operacional e transição dos ativos e reversão de bens.

83. Inicialmente, constata-se uma inadequação na indicação do procedimento de apuração de haveres e deveres como uma etapa precedente à extinção contratual. Isso se deve ao fato de que a apuração de haveres e deveres não antecede a extinção do contrato, prosseguindo mesmo após o término contratual.

84. O §1º do caput dispõe que, “ao término da vigência contratual, a ANTT poderá determinar a realização de estudos de viabilidade e licitação da futura concessão, se for o caso”.

85. Inicialmente, sugere-se um ajuste redacional no dispositivo, alterando-se o termo “poderá”, por “deverá”, tendo em vista não se vislumbrar hipótese de nova licitação sem a prévia realização de estudos de viabilidade.

86. Por outro lado, considerando que a Agência deve solicitar a elaboração de estudos em prazo razoável antes do advento do termo contratual, recomenda-se que a área técnica avalie se a fixação de prazo de vinte e quatro meses antecedentes ao termo final do contrato de concessão seria razoável para esse fim. Ressalta-se que o mesmo prazo está previsto no art. 42 da presente minuta para os processos de apuração de haveres e deveres, de transição operacional e de transição dos ativos e reversão de bens, e no § 1º do art. 8º da Resolução ANTT 5926, de 2021, para os procedimentos de transição operacional e dos ativos.

87. Nesse sentido, sugere-se a seguinte redação para o caput e § 1º do art. 43:

Redação atual	Redação sugerida
Art. A extinção contratual será precedida dos seguintes procedimentos: I - apuração de haveres e deveres; II - transição operacional; e III - transição dos ativos e reversão de bens. §1º Ao término da vigência contratual, a ANTT poderá determinar a realização de estudos de viabilidade e licitação da futura concessão, se for o caso.	Art. A extinção contratual será acompanhada dos seguintes procedimentos: I - apuração de haveres e deveres; II - transição operacional; e III - transição dos ativos e reversão de bens. §1º Previamente ao término da vigência contratual, a ANTT deverá determinar a realização de estudos de viabilidade e licitação da futura concessão, se for o caso, a se iniciarem nos vinte e quatro meses que antecederem o termo final do contrato de concessão.

Art. 43, §2º

88. O § 2º do caput dispõe sobre o acompanhamento dos procedimentos de extinção contratual a ser realizado: pela Superintendência competente, na hipótese do inciso I do caput (apuração de haveres e deveres); pela Comissão de Planejamento e Fiscalização do Encerramento, nas hipóteses dos incisos I e III (transição operacional e

transição dos ativos e reversão de bens); e pela Superintendência competente pela realização da licitação da futura concessão, na hipótese do §1º (realização de estudos de viabilidade e licitação da futura concessão).

89. Nesse ponto, sugere-se um ajuste redacional, a fim de trazer maior clareza quanto aos órgãos competentes para a realização do acompanhamento dos referidos procedimentos. Nesse sentido, sugere-se a seguinte redação para o §2º:

Redação atual	Redação sugerida
§2º Os procedimentos de extinção contratual serão acompanhados: I - pela Superintendência competente, na hipótese do inciso I do caput; II - pela comissão de planejamento e fiscalização do encerramento, nas hipóteses dos incisos II e III do caput; e III - pela Superintendência competente pela realização da licitação da futura concessão, na hipótese do §1º.	§2º Os procedimentos de extinção contratual serão conduzidos : I - pela Superintendência competente pela gestão contratual, quanto ao previsto no inciso I do caput; II - pela comissão de planejamento e fiscalização do encerramento, quanto ao previsto nos incisos II e III do caput; e III - pela Superintendência competente pelo acompanhamento e recebimento dos estudos de viabilidade da licitação da futura concessão, quanto aos estudos e procedimento previstos no §1º.

Art. 47, parágrafo único

90. O caput do art. 45 da minuta em exame estabelece que a concessionária somente poderá ser liquidada e extinta após firmado o termo de arrolamento e transferência de bens e o termo de quitação.

91. O parágrafo único, por sua vez, estabelece que a concessionária deverá manter, durante o período de vinte e quatro meses contados do termo de arrolamento e transferência de bens, o patrimônio líquido mínimo e a garantia previstos no contrato de concessão.

92. No que se refere às exigências estabelecidas no parágrafo único, cumpre **indagar** à área técnica quem seria o responsável por estabelecer esse prazo e por meio de qual instrumento. **Recomenda-se** à área técnica examinar e justificar a relevância e razoabilidade de se impor à concessionária um período extenso de vinte e quatro meses em que deverá manter a destinação de patrimônio líquido mínimo e a garantia previstas no contrato.

Seção II – Apuração de haveres e deveres

Art. 48

93. O caput do art. 48 dispõe que no processo de apuração de haveres e deveres, serão consolidados valores decorrentes de indenizações e demais débitos e créditos indicados em seus incisos.

94. Nesse ponto, sugere-se um ajuste redacional, a fim de trazer maior clareza ao dispositivo em exame. Nesse sentido, sugere-se a seguinte redação para os incisos I, e a exclusão do inciso VI, com a consequente renumeração dos incisos:

Redação atual	Redação sugerida
Art. No processo de apuração de haveres e deveres, serão consolidados os valores decorrentes das seguintes indenizações e demais débitos e créditos: I - indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados; II - indenização pelos danos praticados sobre o sistema rodoviário; III - saldo de multas; IV - desequilíbrios remanescentes; V - passivos contingentes; VI - indenização por quebra de contrato; e VII - outros débitos e créditos entre as partes.	Art. No processo de apuração de haveres e deveres, serão consolidados os valores decorrentes das seguintes indenizações e demais débitos e créditos: I - indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados, exclusivamente nos casos de extinção antecipada do contrato de concessão ; II - indenização pelos danos causados ao sistema rodoviário; III - saldo de multas; IV - desequilíbrios remanescentes; V - passivos contingentes; e

Art. 49, § 1º

95. Dispõe o §1º do caput do art. 47 da minuta em exame que os débitos e créditos invocados pela concessionária que não sejam objeto de apuração em procedimento próprio poderão ser apurados e liquidados no âmbito do processo principal de apuração de haveres e deveres.

96. Sugere-se um ajuste redacional no dispositivo, alterando-se o termo “invocados”, por “identificados”, tendo em vista que, por óbvio, não bastaria à concessionária invocar a existência de débitos, devendo comprová-los, tal como previsto no §3º do caput do próprio art. 47 da minuta. Nesse sentido, com o objetivo de conferir maior clareza ao dispositivo, sugere-se a seguinte redação:

Redação atual	Redação sugerida
§1º Os débitos e créditos invocados pela concessionária que não sejam objeto de apuração em procedimento próprio poderão ser apurados e liquidados no âmbito do processo principal de apuração de haveres e deveres.	§1º Os débitos e créditos identificados no curso do processo previsto no caput que não sejam objeto de apuração em procedimento próprio poderão ser apurados e liquidados no âmbito do processo principal de apuração de haveres e deveres.

97. Já no que se refere à previsão de discussão de mérito no processo de haveres e deveres, recomenda-se à área técnica avaliar e justificar a conveniência de se incluir essa discussão no âmbito do referido processo.

Art. 50

98. O caput do art. 48 da minuta dispõe que concluídos os procedimentos de apuração de débitos e créditos, a Superintendência competente consolidará os respectivos valores e intimará a concessionária para se manifestar no prazo de trinta dias.

99. A seguir, apresentamos quadros comparativos entre a redação atual dos parágrafos do art. 50 da minuta e a redação ora sugerida por esta Procuradoria com o objetivo de aprimorar a clareza dos dispositivos:

Art. 50, § 1º

Redação atual	Redação sugerida
§1º Apresentada a manifestação da concessionária ou decorrido o prazo de que trata o caput, a Superintendência competente encaminhará os cálculos para homologação pela Diretoria em deliberação.	§ 1º Após a apresentação da manifestação da concessionária ou o decurso do prazo previsto no caput, a Superintendência competente encaminhará os cálculos para homologação pela Diretoria Colegiada .

Art. 48, § 2º

Redação atual	Redação sugerida
§2º Homologados os cálculos pela Diretoria, se a apuração de haveres e deveres resultar em saldo credor em favor: I - do Poder Concedente, a Superintendência competente adotará os atos voltados à cobrança; ou II - da concessionária, a Superintendência competente: a) encaminhará o processo ao Ministério Setorial, para adoção das providências	§2º Após a homologação dos cálculos pela Diretoria Colegiada , caso a apuração de haveres e deveres resulte em saldo credor, serão adotadas as seguintes medidas: I - em favor do Poder Concedente: a Superintendência competente adotará as providências necessárias para a cobrança. II - em favor da concessionária, a Superintendência poderá: a) encaminhar o processo ao Poder Concedente para adoção das providências

orçamentárias e financeiras com vistas ao pagamento; ou b) informará o valor à Superintendência competente pela realização da licitação da futura concessão, para adotar as providências necessárias à realização do pagamento pela futura concessionária em favor da concessionária anterior.	orçamentárias e financeiras visando ao pagamento; ou b) informar o valor à Superintendência responsável pela licitação da futura concessão, para que sejam tomadas as medidas necessárias ao pagamento pela futura concessionária em favor da concessionária anterior.
---	---

Art. 50, § 3º

Redação atual	Redação sugerida
§3º O pagamento do saldo de haveres e deveres poderá ser realizado pela futura concessionária em favor da concessionária anterior, em caso de sucessão imediata ou em um intervalo de até dois anos entre concessões, com as devidas atualizações monetárias, desde que haja: I - manifestação favorável do Ministério Supervisor, em caráter vinculante; II - anuência da concessionária anterior, exceto na hipótese de relicitação; e III - previsão no edital de licitação da futura concessão.	§ 3º O pagamento do saldo de haveres e deveres poderá ser efetuado pela futura concessionária à concessionária anterior nos casos de sucessão imediata ou em um intervalo de até dois anos entre concessões, com as devidas atualizações monetárias.

Art. 50, § 4º

Redação atual	Redação sugerida
§4º Na hipótese de relicitação, a Diretoria deverá homologar até o termo final do termo aditivo de relicitação, os cálculos já concluídos pela Superintendência competente, sem prejuízo da apuração e cobrança de valor residual posteriormente.	§4º A Diretoria Colegiada deverá homologar, até o termo final da relicitação ou do processo de sucessão contratual , os cálculos já concluídos pela Superintendência competente. Para ambas as hipóteses de pagamento pela nova concessionária em favor da concessionária anterior , será cabível a apuração e a cobrança de eventuais valores residuais posteriormente.

100. No que se refere ao § 4º do caput do art. 48, vale destacar que a redação sugerida deixa claro que a apuração e cobrança de valor residual posterior é cabível para as duas hipóteses de pagamento do saldo pela nova concessionária, ou seja, havendo relicitação ou processo de sucessão contratual.

Art. 50, § 5º

Redação atual	Redação sugerida
§5º Na hipótese prevista no §3º, o pagamento será condição para o início do novo contrato.	§5º Nas hipóteses prevista no §3º e §4º, o pagamento do valor apurado em cálculos já concluídos e previsto no edital da licitação será condição para a assinatura do novo contrato.

101. Tal como proposto para o parágrafo anterior, a sugestão de redação do § 5º tem por finalidade esclarecer que, tanto nas hipóteses de relicitação como de sucessão contratual, o pagamento será condição para a assinatura do novo contrato.

Art. 51, caput e parágrafo único

102. Para maior clareza do dispositivo em epígrafe, sugere-se um ajuste pontual de redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. Concluído o procedimento de apuração de haveres e deveres, a Superintendência competente deverá encaminhar ao banco depositário a notificação de apuração de haveres e deveres para as movimentações necessárias nas contas da concessão, se houver. Parágrafo único. Havendo saldo remanescente de titularidade do Poder Concedente, o banco depositário deverá realizar a transferência na forma indicada pela Superintendência competente, conforme determinação do Ministério Setorial, em caráter vinculante.	Art. Concluído o procedimento de apuração de haveres e deveres, a Superintendência competente deverá notificar o banco depositário para efetuar as movimentações necessárias nas contas vinculadas à concessão, quando aplicável. Parágrafo único. Caso haja saldo remanescente em conta de movimentação restrita , o banco depositário deverá realizar a transferência conforme orientação da ANTT .

Art. 52

103. Também com o intuito de tornar o dispositivo mais claro, apresenta-se a seguinte sugestão de redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. Comprovada a realização dos pagamentos decorrentes do saldo final da apuração de haveres e deveres, a ANTT e a concessionária firmarão termo de quitação, caracterizando a execução de todas as obrigações por ambas as partes e o recebimento definitivo do objeto do contrato de concessão.	Art. Comprovada a realização dos pagamentos relativos ao saldo final da apuração de haveres e deveres, a ANTT e a concessionária firmarão um termo de quitação, formalizando o cumprimento integral das obrigações de ambas as partes e o recebimento definitivo do objeto do contrato de concessão.

Seção III – Transição operacional

Subseção I – Disposições gerais

Art. 53

104. Com o objetivo de retificar aparente erro material no dispositivo, sugere-se a exclusão do termo “trecho”, bem como o seguinte ajuste de redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. A transição operacional é composta de procedimentos que visam facilitar a assunção do trecho sistema rodoviário pelo Poder Concedente ou pela futura concessionária, assim como garantir qualidade, continuidade e atualidade da prestação do serviço.	Art. A transição operacional compreende um conjunto de procedimentos destinados a promover a transferência do sistema rodoviário para o Poder Concedente ou para a futura concessionária, assegurando a qualidade, a continuidade e a atualidade na prestação dos serviços.

105. Sugere-se, ainda, a exclusão integral da previsão contida na **versão originalmente prevista do art. 52 da minuta encaminhada à Procuradoria**. O referido dispositivo revela-se redundante, uma vez que não há necessidade de se reiterar que os bens reversíveis já encontram definição em outro artigo do RCR:

Redação atual	Redação sugerida
Art. São considerados bens reversíveis aqueles assim definidos no art. 62 desta resolução, observadas as disposições específicas contidas no contrato de concessão.	Art. São considerados bens reversíveis aqueles assim definidos no art. 62 desta resolução, observadas as disposições específicas contidas no contrato de concessão.

Art. 54

106. Sugere-se um ajuste na redação do dispositivo em exame, para incluir a previsão contida no parágrafo único ao próprio caput do artigo, nos seguintes termos:

Redação atual	Redação sugerida
Art. As obrigações e responsabilidades das partes permanecerão inalteradas durante a transição operacional, conforme previstas no contrato de concessão ou em termo aditivo. Parágrafo único. O Poder Concedente e a ANTT não são responsáveis por qualquer dano ou falha no serviço durante a transição decorrente da relação entre a concessionária anterior e a futura concessionária.	Art. Durante a transição operacional, as obrigações e responsabilidades das partes permanecerão inalteradas, conforme estabelecido no contrato de concessão ou em eventual termo aditivo, sendo o Poder Concedente e a ANTT isentos de responsabilidade por quaisquer danos ou falhas no serviço ocorridos no período, decorrentes da relação entre a concessionária anterior e a futura concessionária.

Art. 55

107. A fim de prevenir ambiguidades e interpretações divergentes acerca da expressão “inconveniência”, sugere-se a sua supressão do dispositivo em análise, além de um pequeno ajuste redacional:

Redação atual	Redação sugerida
Art. A concessionária adotará todas as medidas e cooperará plenamente com a ANTT e com o Poder Concedente para garantir a continuidade dos serviços objeto da concessão, sem que haja interrupção ou deterioração de tais serviços ou dos bens da concessão, bem como prevenindo e mitigando qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos usuários, dos agentes da ANTT e de outros órgãos ou entes públicos.	Art. A concessionária deverá adotar todas as medidas necessárias e cooperará plenamente com a ANTT e com o Poder Concedente para garantir a continuidade dos serviços objeto da concessão, evitando interrupções ou a deterioração desses serviços ou dos bens vinculados à concessão, além de prevenir e mitigar riscos à saúde ou à segurança dos usuários, dos agentes da ANTT e de outros órgãos ou entes públicos.

Subseção II – Comitê de transição

Art. 56

108. A minuta encaminhada a esta Procuradoria estabelece que o “comitê de transição será constituído como foro não deliberativo para discussão sobre as providências necessárias para boa execução da extinção contratual”.

109. Sugere-se, contudo, na redação do referido dispositivo, a observância da previsão contida no art. 34 do Decreto nº 12.002, de 2024, que trata das finalidades dos colegiados criados por ato normativo inferior a decreto, quais sejam: i) assessoramento; ii) articulação; iii) monitoramento de políticas públicas; iv) formulação de propostas; v) normatização de questões internas do órgão, da entidade ou da unidade administrativa; e vi) deliberação.

110. Nesse sentido, recomenda-se o correspondente ajuste na minuta de RCR, de modo que preveja, como finalidades do comitê de transição, o monitoramento e a formulação de propostas sobre a extinção contratual, nos seguintes termos, além de ajustes nos parágrafos do art. 55, para conferir maior clareza ao dispositivo em epígrafe:

Redação atual	Redação sugerida
Art. O comitê de transição será constituído como foro não deliberativo, para discussão sobre as providências necessárias para boa execução da extinção contratual, no prazo previsto para instauração dos seus procedimentos. §1º Eventuais questões jurídicas que surjam nas discussões do comitê de transição poderão ser	Art. O comitê de transição será constituído para monitorar a transição e formular propostas para boa execução da extinção contratual , no prazo previsto para instauração dos seus procedimentos. §1º Questões jurídicas eventualmente suscitadas nas discussões do Comitê de Transição poderão ser submetidas à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT.

submetidas à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT. §2º A participação no comitê de transição será obrigatória para concessionária anterior.	§2º A participação da concessionária anterior no Comitê de Transição será obrigatória.
--	--

Art. 57

111. No que se refere ao art. 57 da minuta, sugere-se um ajuste na redação do caput, para: incorporar a previsão contida no § 1º concernente à autoridade responsável pela designação dos membros do Comitê; indicar no inciso II o membro que o presidirá; e conferir maior clareza ao dispositivo, nos seguintes termos:

Redação atual	Redação sugerida
Art. O comitê de transição será composto por três membros, sendo um representante, titular e suplente: I - da concessionária anterior; II - da ANTT; e III - da futura concessionária, a partir da adjudicação da licitação da futura concessão, quando houver. §1º Os membros do comitê de transição serão designados por ato da Superintendência competente.	Art. O Comitê de Transição será composto por três membros titulares e seus respectivos suplentes, designados por ato da Superintendência competente , sendo: I - um representante da concessionária anterior; II - um representante da ANTT, que o presidirá ; e III - um representante da futura concessionária, a partir da adjudicação da licitação da nova concessão, quando houver.

112. Quanto aos parágrafos 2º, 3º e 4º, recomenda-se a observância, no que couber, da previsão contida no art. 38 do Decreto nº 12.002, de 2024, que trata dos requisitos do ato normativo infralegal que cria ou altera colegiado, indicando a necessidade de previsão de quórum de reunião e aprovação, periodicidade das reuniões e forma de convocação das reuniões extraordinárias, possibilidade de participação das reuniões por meio de videoconferência, prazo máximo de duração do colegiado. Nota-se, exemplificativamente, que a previsão contida no § 3º, no sentido de que as datas, horários e locais das reuniões do comitê de transição serão acordadas entre as partes “com antecedência” revela-se vaga, faltando clareza ao dispositivo.

113. Por fim, no que se refere ao § 5º, para conferir maior clareza ao dispositivo, sugere-se o seguinte ajuste redacional:

Redação atual	Redação sugerida
§5º Caso haja decisão do ministério setorial em retornar o ativo anteriormente concedido ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, o referido Departamento será convidado a integrar o Comitê de Transição em substituição ao previsto na alínea III do art. 56.	§5º Na hipótese de decisão do Poder Concedente para o retorno do ativo anteriormente concedido à União , o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT será convidado a integrar o Comitê de Transição, em substituição ao membro previsto na alínea III do art. 56.

Art. 58, caput e incisos

114. Para conferir maior clareza ao caput e incisos do artigo em análise, sugere-se a supressão do termo “anterior”, uma vez que na hipótese tratada no dispositivo só há referência à atual operadora do sistema rodoviária, sendo desnecessário, portanto, qualificá-la como “concessionária anterior”. Sugerem outros ajustes pontuais no dispositivo, nos seguintes termos:

Redação atual	Redação sugerida
Art. Instaurado o procedimento de transição operacional, a concessionária anterior será intimada para apresentar à Superintendência	Art. Instaurado o procedimento de transição operacional, a concessionária será intimada a apresentar à Superintendência competente, no

competente, em até sessenta dias, plano de desmobilização, contendo, no mínimo: (...) IV - a relação dos contratos celebrados pela concessionária com terceiros, tais como: (...) b) contratos de permissão especial de uso, aluguéis ou que estabeleçam outros direitos sobre a faixa de domínio; c) fornecimento de água, luz, gás e prestação de outros serviços para a concessão; e d) outros contratos que ensejam obrigações para período posterior ao termo final da concessão; V - (...): a) acervo com documentos recebidos do Poder Concedente no início da concessão, tais como projetos, memoriais, sondagens, cadastro da faixa de domínio e desapropriações; b) acervo com documentos produzidos pela concessionária ao longo da concessão, mesmo que não tenham sido utilizados, tais como: projetos, memoriais, estudos e pesquisas; (...) f) garantias, licenças e softwares; e g) relação de licenças e autorizações ambientais vigentes, termos de compromisso, assim como a relação de pendências ambientais; VI - o relatório dos processos judiciais, administrativos e arbitrais em curso.	prazo de até sessenta dias, um plano de desmobilização contendo, no mínimo: (...) IV - a relação dos contratos celebrados pela concessionária com terceiros, incluindo : (...) b) contratos de permissão especial de uso, aluguéis ou outros direitos vinculados à faixa de domínio; c) contratos de fornecimento de água, energia elétrica, gás e outros serviços essenciais para a concessão; e d) outros contratos que gerem obrigações com vigência após o término da concessão; V - (...): a) acervo de documentos recebidos do Poder Concedente no início da concessão, incluindo projetos, memoriais, sondagens, cadastro da faixa de domínio e desapropriações; b) acervo de documentos produzidos pela concessionária durante a concessão, mesmo que não tenham sido utilizados, como projetos, memoriais, estudos e pesquisas; (...) f) garantias, licenças e softwares; e g) relação de licenças e autorizações ambientais vigentes, termos de compromisso, e eventuais pendências ambientais; VI - o relatório dos processos judiciais, administrativos e arbitrais em curso.
--	--

Art. 58, § 1º

115. O § 1º do caput do art. 57 estabelece um prazo de quinze dias para a concessionária alterar ou complementar informações e documentos constantes do plano de desmobilização ou realizar outras diligências solicitadas pela Superintendência competente.

116. A fim de prevenir ambiguidades e interpretações divergentes acerca do destinatário do prazo de quinze dias (Superintendência ou concessionária), sugere-se a o seguinte ajuste redacional:

Redação atual	Redação sugerida
§1º A Superintendência competente poderá solicitar a alteração ou complementação de informações e documentos constantes do plano de desmobilização ou determinar a realização de outras diligências pela concessionária, no prazo de quinze dias.	§1º A Superintendência competente poderá solicitar à concessionária, que deverá atender no prazo de quinze dias, a alteração ou complementação de informações e documentos constantes do plano de desmobilização, ou a realização de outras diligências.

Art. 58, § 2º

117. Para maior clareza do dispositivo em epígrafe, sugere-se o seguinte ajuste de redação:

Redação atual	Redação sugerida
§2º A não entrega do plano de desmobilização no prazo estabelecido no caput sujeita a concessionária à aplicação de penalidade, nos	§2º O descumprimento do prazo estabelecido no caput para a entrega do plano de desmobilização sujeitará a concessionária à

termos da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.	aplicação de penalidades, conforme disposto na Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.
---	---

Art. 59, inciso II

118. O dispositivo em exame estabelece que a Superintendência competente, a unidade organizacional competente ou a **comissão de planejamento e fiscalização do encerramento** poderão aplicar penalidade à concessionária, nos termos previstos no RCR 4.

119. Ocorre que o RCR 4 (Resolução nº 6.053, de 2024) não atribui à referida comissão de planejamento e fiscalização a competência para aplicação de penalidade à concessionária. Trata-se, portanto, de uma inovação da presente minuta de RCR 5.

120. Nesse sentido, recomenda-se à área técnica avaliar e justificar a conveniência de se atribuir essa competência à comissão de planejamento e fiscalização do encerramento, considerando que o art. 52 do RCR 4 prevê que o processo administrativo simplificado deverá tramitar por duas instâncias: subunidade da Superintendência competente e Superintendência:

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

I - a natureza e gravidade da infração;

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

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

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

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

VI - as circunstâncias agravantes e atenuantes;

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

VIII - a reincidência da concessionária no cometimento da infração.

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

I - primeira instância: em subunidade da Superintendência competente; e

II - segunda instância: Superintendência competente.

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

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

Subseção IV – Fase de convivência

Art. 60, caput e parágrafos 1º e 2º

121. Para maior clareza do dispositivo em epígrafe, sugere-se o seguinte ajuste de redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. A fase de convivência terá duração de sessenta dias, contados desde os trinta dias que antecederem até os trinta dias que sucederem o termo final de vigência do contrato de concessão.	Art. A fase de convivência terá duração de sessenta dias, compreendendo o período de trinta dias anteriores e trinta dias posteriores ao término da vigência do contrato de concessão.
§1º Antes do início da fase de convivência, a Superintendência competente intimará a concessionária anterior e, conforme o caso, a futura concessionária ou o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, para designarem as respectivas equipes de transição.	§1º Antes de iniciar a fase de convivência, a Superintendência competente notificará a concessionária anterior e, conforme o caso, a futura concessionária ou o DNIT, para designarem suas respectivas equipes de transição.
§2º (...): I - cooperar com o Poder Concedente, com a ANTT e com a futura concessionária para a transmissão adequada dos conhecimentos e informações;	§2º (...): I - cooperar com o Poder Concedente, a ANTT e a futura concessionária, assegurando a transmissão adequada de conhecimentos e informações;

II - permitir o acompanhamento da operação do trecho rodoviário concedido e das atividades da concessionária pelo Poder Concedente, pela ANTT e pela futura concessionária, franqueando-lhes amplo acesso;	II - permitir o acompanhamento das operações do sistema rodoviário concedido e das atividades da concessionária pelo Poder Concedente, pela ANTT e pela futura concessionária, garantindo-lhes amplo acesso;
III - indicar profissionais das áreas de conhecimento relevantes para transição durante a fase de convivência;	III - designar profissionais com expertise nas áreas de conhecimento relevantes para a transição;
IV - interagir com o Poder Concedente, com a ANTT, com a futura concessionária e com os demais agentes envolvidos na operação do sistema rodoviário; e	IV - interagir com o Poder Concedente, a ANTT, a futura concessionária e os demais agentes envolvidos na operação do sistema rodoviário; e
V - promover a transferência de tecnologia da gestão da concessão, garantindo a operação de todo o trecho rodoviário.	V - promover a transferência de tecnologia da gestão da concessão, garantindo a continuidade da operação de todo o sistema rodoviário.

Art. 61, caput

122. Também com o intuito de tornar o dispositivo mais claro, apresenta-se a seguinte sugestão de redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. Durante a fase de convivência, a concessionária anterior e a futura concessionária poderão estabelecer tratativas e transacionar a respeito da alienação de bens não reversíveis, mediante negócio jurídico privado.	Art. Durante a fase de convivência, a concessionária anterior e a futura concessionária poderão negociar e celebrar acordos privados referentes à alienação de bens não reversíveis.

Art. 61, parágrafo único

123. O parágrafo único do caput do art. 60 estabelece que as concessionárias deverão informar à Superintendência competente os bens não reversíveis objeto de alienação, antes da celebração do negócio jurídico, possibilitando que a Superintendência se oponha à sua concretização em até quinze dias contados da comunicação.

124. Considerando tratar-se de alienação de **bens não reversíveis**, em tese de livre disposição da concessionária, não havendo razão para oposição da ANTT à sua alienação, recomenda-se à área técnica avaliar e justificar a conveniência e razoabilidade de se incluir essa obrigação para a concessionária, principalmente em face da obrigação de manter atualizado o inventário de bens da concessão, nos termos do § 6º, do art. 13 do Decreto nº 6.000, de 2022 (RCR 2):

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

[...]

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

125. Ademais, vale ressaltar que **se o bem não é reversível**, é da concessionária e ela pode alienar livremente, inclusive antes da transição. Assim, por qual razão tem que informar para a Superintendência a venda de bem não reversível para a nova concessionária, se ela não precisaria notificar a venda para qualquer outro agente em qualquer outro momento contratual?

Seção IV – Transição dos ativos e reversão de bens

Art. 62

126. Para conferir maior clareza ao dispositivo, sugere-se a supressão do termo “anterior”, uma vez que na hipótese tratada no dispositivo só há referência à atual operadora do sistema rodoviária, sendo desnecessário, portanto, qualificá-la como “concessionária anterior”:

Redação atual	Redação sugerida

Art. Extinto o contrato da concessão, serão revertidos ao Poder Concedente todos os bens reversíveis transferidos e adquiridos pela concessionária anterior, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para ela todos os direitos emergentes do contrato de concessão.	Art. Extinto o contrato da concessão, serão revertidos ao Poder Concedente todos os bens reversíveis transferidos e adquiridos pela concessionária, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para ela todos os direitos emergentes do contrato de concessão.
---	--

Art. 63, incisos III e V

127. O referido artigo estabelece, em seus incisos, os bens considerados reversíveis, ou seja, os bens considerados essenciais à prestação do serviço e que serão revertidos ao Poder Concedente ao término do contrato de concessão.

128. Sugere-se a supressão do inciso III (veículos não utilizados em atividades administrativas), com a incorporação de sua previsão, em termos mais claros, àquela contida no inciso VIII (outros pertinentes para o funcionamento contínuo da infraestrutura rodoviária).

129. Sugere-se também a supressão da expressão “aprovados pela ANTT” contida no inciso V, adotando-se previsão mais ampla quanto aos estudos e projetos de engenharia considerados como bens reversíveis, em consonância ao disposto no art. 86 da Resolução nº 6.000, de 2022 (RCR 2):

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

130. Assim, sugere-se o seguinte ajuste redacional do dispositivo, com a necessária renumeração dos incisos:

Redação atual	Redação sugerida
Art. Serão considerados bens reversíveis: (...) III – veículos não utilizados em atividades administrativas; IV – equipamentos de informática, sistemas, softwares e direitos associados à operação, tais como sistemas de pedágio e controle de arrecadação, controle e monitoração de tráfego, pesagem veicular, guarda e vigilância patrimonial; V – estudos e projetos de engenharia aprovados pela ANTT; VI - licenças ambientais e demais autorizações governamentais; VII - investimentos em recuperação da rodovia, executados até a data prevista contratualmente, desde que mantidos os parâmetros de desempenho correspondentes ao marco contratual na extinção antecipada do contrato; e VIII – outros pertinentes para o funcionamento contínuo da infraestrutura rodoviária.	Art. Serão considerados bens reversíveis: (...) III – equipamentos de informática, sistemas, softwares e direitos associados à operação, tais como sistemas de pedágio e controle de arrecadação, controle e monitoração de tráfego, pesagem veicular, guarda e vigilância patrimonial; IV - estudos e projetos de engenharia elaborados para os fins específicos das atividades integradas na concessão ; V - licenças ambientais e demais autorizações governamentais; VI - investimentos em recuperação da rodovia, executados até a data prevista contratualmente, desde que mantidos os parâmetros de desempenho correspondentes ao marco contratual na extinção antecipada do contrato; e VII – outros bens móveis ou imóveis, inclusive veículos, afetados à prestação do serviço público objeto da concessão.

Art. 63, § 2º e § 4º

131. O § 2º do artigo em exame dispõe que não serão considerados reversíveis os bens utilizados pela concessionária exclusivamente em atividades administrativas, bem como não serão indenizados os investimentos realizados na prestação de serviços de conservação e manutenção do sistema rodoviário.

132. Sugere-se a exclusão da segunda parte do dispositivo, por se revelar mais adequado tratar da matéria no capítulo concernente às indenizações, mais especificamente no art. 82 da presente minuta. Nesse sentido, sugere-se o seguinte ajuste redacional para o § 2º:

Redação atual	Redação sugerida
§ 2º Não serão considerados reversíveis os bens utilizados pela concessionária exclusivamente em atividades administrativas, bem como não serão indenizados os investimentos realizados na prestação de serviços de conservação e manutenção do sistema rodoviário	§ 2º Não serão considerados reversíveis os bens utilizados pela concessionária exclusivamente em atividades administrativas.

133. O § 4º, por sua vez, dispõe que os **bens não reversíveis** deverão ser removidos do sistema rodoviário pela concessionária até o fim da fase de convivência, deles podendo dispor **livremente**, imediatamente após a extinção do contrato de concessão, auferindo os lucros decorrentes.

134. A previsão contida no referido § 4º colide com o disposto no art. 61, parágrafo único, já analisado neste parecer, que estabelece que as concessionárias deverão informar à Superintendência competente os bens não reversíveis objeto de alienação, antes da celebração do negócio jurídico, possibilitando que a Superintendência se oponha à sua concretização em até quinze dias contados da comunicação.

135. Reiteram-se os questionamentos formulados à área técnica quando da análise do parágrafo único do art. 61, avaliando a conveniência de se excluir integralmente aquele dispositivo.

Art. 64, caput e § 1º

136. Sugere-se um ajuste pontual no caput do artigo em análise, em face de aparente erro material em sua redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. No processo de transição dos ativos, a comissão de planejamento e fiscalização da extinção contratual realizará fiscalização do levantamento dos bens da concessão, realizada pela concessionária anterior, com base nas vistorias de campo, nos produtos de verificador, se houver, e nas informações disponibilizadas pela concessionária anterior.	Art. No processo de transição dos ativos, a comissão de planejamento e fiscalização da extinção contratual realizará fiscalização do levantamento dos bens da concessão realizado pela concessionária anterior, com base nas informações por esta disponibilizadas , nas vistorias de campo e nos produtos de verificador, se houver.

137. Por sua vez, no que se refere ao § 1º, cumpre questionar à área técnica se haveria pertinência em se utilizar “amostra representativa da população” na realização da fiscalização prevista no caput, ou se a previsão teria decorrido de erro material na redação.

Art. 66, caput e § 1º

138. O caput do artigo em tela estabelece que após a extinção do contrato de concessão, os bens reversíveis móveis não imobilizados deverão ser destinados pela concessionária anterior, observando-se a ordem de precedência referida nos incisos: i) conforme previsão em edital de licitação; ii) ao Poder Concedente ou entidade por ele indicada; iii) à ANTT; e à entidade de governo local da Administração estadual, distrital ou municipal.

139. No entanto, essa previsão colide com o disposto no caput do art. 62 da presente minuta:

Art. 62. Extinto o contrato da concessão, serão revertidos ao Poder Concedente todos os bens reversíveis transferidos e adquiridos pela concessionária, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para ela todos os direitos emergentes do contrato de concessão.

140. Isso porque, se com a extinção do contrato os bens são revertidos à União, não haveria sentido em dispor, aqui, que a concessionária terá que destinar esses bens reversíveis móveis não imobilizados de forma diversa. Tudo isso já terá constado do termo de arrolamento e quando o contrato se extinguir será tudo revertido para União. Nesse sentido, recomenda-se à área técnica justificar a pertinência da previsão contida no caput do artigo em exame.

141. O § 1º, por sua vez, dispõe que a concessionária disporá do prazo de até um ano para comprovar a destinação de todos os bens reversíveis, na forma do caput.

142. Contudo, o destino de bens reversíveis é a sua reversão à União no termo de arrolamento. Nesse sentido, sugere-se a exclusão da previsão contida no § 1º, com a consequente transformação do § 2º em parágrafo único:

Redação atual	Redação sugerida
<p>§1º A concessionária disporá do prazo de até um ano para comprovar a destinação de todos os bens reversíveis , na forma do caput, sob pena de desconto do valor equivalente a bens novos não destinados devidamente na apuração de haveres e deveres.</p> <p>§2º Esgotada a ordem de precedência prevista no caput, com a demonstração de efetivos esforços pela concessionária na sua destinação, esta poderá dispor livremente dos bens, a qualquer título, auferindo os ganhos decorrentes.</p>	<p>§1º A concessionária disporá do prazo de até um ano para comprovar a destinação de todos os bens reversíveis , na forma do caput, sob pena de desconto do valor equivalente a bens novos não destinados devidamente na apuração de haveres e deveres.</p> <p>Parágrafo único. Esgotada a ordem de precedência prevista no caput, com a demonstração de efetivos esforços pela concessionária na sua destinação, esta poderá dispor livremente dos bens, a qualquer título, auferindo os ganhos decorrentes.</p>

Seção V - Estudos de viabilidade e licitação da futura concessão

Artigo 67

143. No *caput* do art. 67 propõe-se disciplina relacionada ao acesso de terceiros para a realização de pesquisas de campo para fins de realização de estudos de viabilidade para subsidiar a licitação da futura concessão. Trata-se de prerrogativa fundamental da Agência e do Poder Concedente para viabilizar futuras concessões. Nesse ponto, **sugere-se** que seja considerada para o *caput* a redação similar a adotada em contratos recentes, como no exemplo do Contrato de Concessão nº 02/2023:

“15.8. A qualquer tempo, a ANTT ou terceiro por ela autorizado terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, para realizar pesquisas de campo, estudos de interesse público, entre outros.”

144. Tal dispositivo contratual reflete a amplitude dos poderes da Agência e o dever básico da concessionária não criar obstáculos para que o Poder Público tenha acesso a informações sobre o ativo concedido, incluídas aquelas necessárias para viabilizar uma futura concessão.

145. Sugere-se a inclusão de dispositivo que tenha a definição clara do marco temporal para o exercício do direito de acesso. Ao estabelecer que este será assegurado "desde as fases preliminares do processo de nova concessão", incluindo expressamente os procedimentos de participação e controle social, o dispositivo elimina potenciais controvérsias sobre o momento adequado para início dos estudos e levantamentos. Esta clareza temporal é fundamental para garantir a efetividade dos estudos e a própria competitividade do futuro certame.

146. Sugerimos, também, a introdução de um procedimento específico para tratamento de informações consideradas sigilosas pela Concessionária. A previsão de que a ANTT poderá determinar diferentes níveis de acesso - integral, parcial ou restrito - conforme a natureza e sensibilidade das informações, representa um importante equilíbrio entre os princípios da transparência e da proteção a dados estratégicos das empresas. As hipóteses excepcionais de restrição de acesso foram claramente delimitadas, vinculadas a critérios objetivos como a existência de segredo industrial ou comercial, ou potencial comprometimento da posição competitiva da Concessionária no mercado.

147. Como alternativa ao texto proposto, **sugere-se**:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 67. A Superintendência competente poderá autorizar terceiros a realizarem pesquisas de campo, em prazos e condições definidos, para fins de realização de estudos de viabilidade para subsidiar a licitação da futura concessão.</p> <p>(...)</p>	<p>Art. 67. A qualquer tempo, a ANTT ou terceiro por ela autorizado terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, para realizar pesquisas de campo, estudos de interesse público, entre outros, inclusive para fins de realização de estudos de viabilidade para subsidiar a licitação de concessão futura, em prazos e condições definidos pela Agência.</p> <p>§1º O acesso previsto no caput será assegurado desde as fases preliminares do</p>

processo de nova concessão, incluindo os procedimentos de participação e controle social, aos potenciais interessados em participar da futura licitação, mediante prévia autorização da ANTT.

§2º A Concessionária deverá assegurar acesso ao terceiro autorizado na forma do caput:

I - às áreas contratadas e instalações da concessão, para vistorias e medições;

II - às informações e aos documentos relevantes da concessão;

III - aos sistemas de gestão e controle;

IV - aos projetos e estudos desenvolvidos antes e durante o prazo da concessão; e

V - aos contratos celebrados com terceiros e demais documentos solicitados pela ANTT.

§3º Caso a Concessionária considere que determinados documentos ou informações possuem caráter sigiloso, deverá apresentar justificativa fundamentada à ANTT, que decidirá sobre o tratamento adequado, podendo determinar:

I - o acesso integral, quando não reconhecido o sigilo alegado;

II - o acesso parcial, mediante exclusão, ocultação ou dissociação de partes sigilosas; ou

III - excepcionalmente, a restrição de acesso quando as informações constituírem segredo industrial, comercial ou dados estratégicos da Concessionária cuja divulgação possa comprometer sua posição competitiva no mercado ou afetar a segurança da sociedade ou do Estado.

Artigo 68

148. No artigo 68 abre-se a possibilidade que a concessionária incumbente realize estudos de viabilidade para a futura concessão. A própria disciplina proposta, a exigir aprovação da Diretoria e supervisão pela Agência demonstra os riscos de conflito existentes, o que considerada, dentre outros aspectos, a assimetria de informações existente entre a concessionária incumbente e os demais interessados. Assim, para mitigar os riscos jurídicos envolvidos, **recomenda-se** a eliminação do art. 68.

149. Na hipótese de não ser adotada a presente recomendação, **recomenda-se** a apresentação de justificativas pormenorizadas para a avaliação superior da Diretoria Colegiada.

150. Ademais, caso não adotada a referida recomendação para a eliminação integral do dispositivo, **recomenda-se**, no art. 68, § 1º, a exclusão do trecho “após consulta, em caráter vinculante, ao ministério setorial”, haja vista que reduz a autonomia da Agência (art. 3º da Lei nº 13.848, de 2019) e estabelece subordinação ao Ministério sem qualquer justificativa legal. Na mesma linha, **recomenda-se** que sejam apresentadas justificativas para diferenciação estabelecida no § 3º, incisos I e II (ressarcimento de desembolsos incorridos pela concessionária “pela metade, na hipótese de relicitação”, e integral, nos demais casos).

Artigo 69

151. No art. 69, é estabelecida restrição para terceiros autorizados ou contratados para a realização de pesquisas e estudos de que tratam o art. 67 e 68. Segundo a proposta, esses terceiros não poderão ter exercido, em relação à concessionária anterior, ou vir a exercer, em relação à futura concessionária, os papéis indicados nos incisos I a III

(verificador; supervisor; ou contratado para quaisquer outras atividades correlatas ao acompanhamento, fiscalização, aferição ou elaboração de cálculos).

152. A restrição estabelecida pode ser considerada desproporcional, haja vista que incide sobre contratos de longo prazo. Com a regra proposta, a restrição poderia alcançar, por exemplo, a participação de empresas ou profissionais que tenham elaborado estudos de menor relevância ou dimensão. **Recomenda-se**, para mitigar o risco jurídico de eventuais questionamentos sobre a proporcionalidade da medida, a eliminação do dispositivo ou o estabelecimento de uma limitação temporal para que se presuma o conflito de interesses, que seja razoável.

153. Caso não seja acolhida tal recomendação, **recomenda-se** a apresentação de justificativas para a proposta, inclusive quanto ao critério adotado no caso para a definição do rol de funções descrito nos referidos incisos, considerando-se a amplitude de funções possíveis dentro de uma empresa concessionária de rodovias, e os potenciais conflitos de interesse.

Capítulo IV - Indenizações E Demais Débitos E Créditos

Seção I – Indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados

154. Sugere-se alteração de redação de "Seção I – Indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados" para "**Seção I - Indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, nos casos de extinção antecipada do contrato de concessão**", por representar aprimoramento em termos de precisão técnica e abrangência conceitual.

155. Um aspecto fundamental da reformulação é a inclusão do conceito de depreciação ao lado da amortização. Ao acrescentar "ou depreciados" junto a "não amortizados", a nova redação reconhece os dois principais métodos contábeis de alocação de custos de ativos ao longo do tempo, como consta da lei 8.987/95.

Art. 70

156. No *caput* do art. 70 sugere-se uma mudança redacional para trazer maior clareza e fluidez.

157. No que se refere ao parágrafo único do art. 70, a redação atual, embora clara em sua essência, pode suscitar dúvidas interpretativas sobre a parte a quem não cabe a obrigação de pagar indenização em caso de extinção da concessão pelo advento do prazo contratual. Essa ausência de especificação pode gerar insegurança jurídica, especialmente em situações em que os interesses do poder concedente e da concessionária divergem.

158. Para mitigar esses riscos, sugere-se o acréscimo de uma redação que explicita, de forma inequívoca, que a obrigação de indenizar não recai sobre o poder concedente nas hipóteses de extinção contratual por término do prazo. Essa medida não apenas reforça a segurança jurídica, como também harmoniza o texto normativo com os princípios da clareza e previsibilidade, essenciais ao Direito Administrativo.

159. Adicionalmente, é importante destacar que essa formulação está alinhada à lógica contratual da concessão, em que o advento do prazo contratual pressupõe a amortização total dos investimentos vinculados aos bens reversíveis, transferindo-os ao poder concedente sem ônus. Essa premissa decorre da modelagem econômica e financeira do contrato, que, ao longo de sua vigência, assegura à concessionária o retorno esperado dos investimentos realizados.

160. Portanto, recomenda-se o aprimoramento da redação, como forma de esclarecer que, no término regular do prazo contratual, a ausência de indenização decorre diretamente da regra da amortização integral, excluindo qualquer possibilidade de imputação de responsabilidade ao poder concedente.

Art. 71

a. *Uniformização das hipóteses de extinção antecipada do contrato*

161. A Lei 8.987/95 adota uma metodologia uniforme para o cálculo indenizatório nas extinções antecipadas dos contratos de concessão, conforme estabelecido nos artigos 36 e 37. O núcleo desta metodologia consiste em três elementos principais: (i) parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis; (ii) valores ainda não amortizados ou depreciados; e (iii) investimentos realizados para garantir a continuidade e atualidade do serviço.

162. **Esse critério de cálculo é aplicado de maneira idêntica para todas as formas de extinção antecipada previstas no art. 35 da Lei, incluindo encampação, rescisão, anulação, falência ou extinção da empresa concessionária.** A uniformidade do método reflete a preocupação do legislador em estabelecer um tratamento equânime para as diferentes situações que podem levar ao término prematuro da concessão.

163. A única particularidade aparece no caso da caducidade, disciplinada no art. 38, § 5º. Importante notar que esta especificidade não altera a metodologia base do cálculo - que permanece a mesma das demais hipóteses - mas apenas

estabelece deduções específicas. Neste caso, do valor apurado segundo a metodologia padrão, são descontados dois elementos: (i) o valor das multas contratuais e (ii) o valor dos danos causados pela concessionária.

164. Essa diferenciação na caducidade é justificável por se tratar de uma consequência direta do inadimplemento da concessionária. As deduções funcionam como penalidades pecuniárias pelo descumprimento contratual que deu origem à extinção.

165. A sistemática adotada pela Lei demonstra, portanto, um equilíbrio entre dois objetivos essenciais: garantir um tratamento uniforme para o cálculo das indenizações, preservando a segurança jurídica, e ao mesmo tempo estabelecer consequências específicas para o caso de inadimplemento da concessionária, sem comprometer a base metodológica do cálculo indenizatório.

166. Por outro lado, as bases de cálculos diferenciadas apresentadas pela SUROD, nos artigos 71 e 72, extrapolam os limites da legalidade ao estabelecer critérios mais amplos ou complexos do que os previstos na legislação para a composição da indenização. Essa ampliação, ao adicionar elementos não previstos pelo legislador, poderia criar obstáculos significativos à retomada do serviço pelo Poder Concedente, contrariando os princípios da eficiência e da razoabilidade na Administração Pública.

167. A dificuldade de retomada do serviço pelo Poder Concedente gera uma série de implicações para o modelo de concessões públicas. Primeiramente, compromete a capacidade do Estado de intervir em situações em que o concessionário não atende aos padrões exigidos, prejudicando o interesse público. Em segundo lugar, desincentiva novos entrantes no mercado de concessões, já que a percepção de um ambiente regulatório inconsistente ou desvantajoso para o Poder Concedente pode gerar incertezas jurídicas.

168. Portanto, **é essencial que as bases de cálculo das indenizações sejam rigorosamente alinhadas ao que prevê a legislação.** Qualquer inovação nesse sentido deve ser previamente discutida e aprovada pelo legislador, garantindo a segurança jurídica necessária ao bom funcionamento do regime de concessões e preservando a continuidade e qualidade do serviço público.

169. Em arremate, **deve-se reformular os artigos 71 e seguintes para se enquadrarem dentro da legalidade.**

b. Exclusão da expressão ‘quebra de contrato’

170. O §3º do Art. 71, tal como redigido, equipara as hipóteses de encampação e rescisão contratual ao mencionar "indenização por quebra de contrato". Contudo, essa formulação exige revisão, especialmente no que se refere à encampação, pois essa figura jurídica não caracteriza uma quebra de contrato pela concessionária ou pelo poder concedente.

171. A encampação, prevista no art. 37, XXI, da Constituição Federal e regulamentada pela legislação infraconstitucional, é uma forma de extinção antecipada da concessão que ocorre por ato discricionário do poder concedente, em função de interesse público relevante. Nesse contexto, não se trata de inadimplemento contratual, mas de exercício legítimo de prerrogativa administrativa, com fundamento no princípio da supremacia do interesse público.

172. Portanto, a redação do §3º, ao igualar a encampação a uma quebra contratual, incorre em imprecisão técnica. Essa abordagem pode gerar interpretações equivocadas, levando à aplicação de parâmetros indenizatórios inadequados para a encampação.

c. Honorários advocatícios

173. Noutro giro verbal, ainda que se reconheça a previsão de honorários advocatícios nos contratos da 5ª etapa, notadamente na cláusula 36.2.1 do Contrato de Concessão nº 3/2024, a inclusão desses valores como elemento da indenização no §3º, inciso IV, do art. 71, ainda assim merece uma melhor análise quanto à sua necessidade e adequação normativa.

174. É inegável que os honorários advocatícios são devidos nos casos de extinção por rescisão contratual, quando submetidos ao Judiciário. No entanto, sua previsão já está suficientemente contemplada em normas específicas, como o Código de Processo Civil (CPC) e a Lei nº 8.906/1994 (Estatuto da Advocacia e da OAB). Por essa razão, a inclusão dessa previsão no texto do artigo em análise não agrega valor normativo, configurando-se como desnecessária e redundante.

175. Além do mais, a menção expressa aos honorários advocatícios no rol de indenizações pode levar a interpretações equivocadas, especialmente no âmbito administrativo. Há risco de que essa inclusão seja entendida como obrigação de indenizar honorários em contextos não previstos pela legislação, como procedimentos administrativos de encampação, o que não encontra respaldo jurídico.

Art. 72

176. A redação do art. 72 suscita questões conceituais e práticas que merecem avaliação. Aparentemente, há uma confusão entre **investimentos em bens reversíveis e a dívida financeira pendente da concessionária**, que, embora possam se relacionar no contexto geral da concessão, possuem naturezas diversas e estão sendo tratados de forma interligada.

177. De acordo com a Subcláusula 4.3.2 do Contrato de Concessão nº 3/2024, os investimentos em bens reversíveis referem-se aos valores aplicados pela concessionária nos bens da concessão que, ao final do contrato, serão revertidos ao Poder Concedente. Esses investimentos representam custos vinculados a ativos tangíveis e são amortizados ao longo do prazo contratual, conforme estabelece a Subcláusula 4.3.4.

178. Por outro lado, **a dívida financeira da concessionária** refere-se às obrigações perante credores, sejam bancários ou fornecedores, que **não têm relação direta com os investimentos realizados em bens reversíveis**. A dívida financeira é uma obrigação particular da concessionária perante terceiros e está relacionada aos empréstimos, financiamentos e outras fontes de capital que a empresa contratou para viabilizar o seu funcionamento^[1].

179. Nesse sentido, há uma aparente confusão ao vincular a indenização dos investimentos em bens reversíveis ao saldo devedor remanescente da dívida financeira. Esse raciocínio é problematicamente impreciso, uma vez que os investimentos em bens reversíveis são uma categoria distinta da dívida financeira, sendo que a relação entre o saldo devedor e os investimentos realizados não é evidente. E se a concessionária não tiver dívida financeira (que não é obrigatória em contratos de concessão)?

180. Ainda que se supere o problema da confusão conceitual, não há justificativa técnica para os percentuais de 10% e 20% aplicados sobre o saldo devedor da dívida financeira. Esses percentuais carecem de embasamento objetivo e não explicam como se relacionam com os investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados.

181. Ao vincular a indenização ao saldo devedor da dívida financeira, desconsidera-se o valor econômico real dos bens reversíveis, que deveria ser apurado com base em critérios objetivos, como valor contábil, amortização ou depreciação, conforme previsto no art. 71. Tal abordagem inadequada pode, inclusive, configurar enriquecimento sem causa por parte do Poder Concedente.

182. Ora, ao não indenizar integralmente os bens reversíveis não amortizados com base em critérios objetivos (como o valor contábil, a amortização ou a depreciação), e ao limitar essa indenização a um percentual aleatório (10% ou 20%) do saldo devedor, pode permitir que o Poder Concedente receba bens por valores inferiores ao efetivamente investidos pela concessionária, gerando um benefício econômico injustificado.

183. O parágrafo único do artigo agrava essa problemática ao excluir da base de cálculo os investimentos feitos com capital próprio da concessionária. Essa exclusão desconsidera que, independentemente da origem dos recursos, os bens reversíveis representam um benefício real para o Poder Concedente e são incorporados ao patrimônio público.

184. Por fim e não menos importante, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, assegurado pelo art. 37, XXI, da Constituição Federal, exige que a concessionária seja adequadamente remunerada pelos investimentos realizados. A ausência de indenização proporcional aos bens reversíveis constitui potencial violação desse princípio, podendo ensejar questionamentos judiciais pelas concessionárias.

185. Carlos Ari Sundfeld e Jacinto Arruda Câmara ressaltam a importância essencial das garantias vinculadas à preservação do direito de exploração de bens ou serviços pelo prazo contratual estipulado. Tais garantias são fundamentais para viabilizar economicamente a delegação de atribuições públicas a particulares. Os autores destacam que, na ausência de salvaguardas jurídicas que assegurem tanto a exploração do empreendimento quanto o retorno dos investimentos realizados, a iniciativa privada não teria interesse em assumir os elevados custos necessários à criação, manutenção e aprimoramento da infraestrutura indispensável à prestação do serviço. Essas garantias tornam-se ainda mais relevantes em casos de extinção antecipada do contrato que não decorrem de culpa ou ilícito cometido pelo particular, mas sim da necessidade de adequar a prestação do serviço a uma nova configuração de interesse público^[2].

186. **Diante desse cenário, apresenta-se uma redação ao art. 72 mais aderente à legalidade.**

Art. 73

187. A *exclusão* do Art. 73, que fazia referência específica à hipótese de relicitação, justifica-se pela necessidade de conferir maior abrangência e coerência sistemática à subseção III. O dispositivo, ao vincular a forma de indenização especificamente aos casos de relicitação, poderia gerar uma interpretação restritiva inadequada do escopo da subseção III.

188. A subseção III estabelece parâmetros e critérios para a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados que são aplicáveis a todas as hipóteses de extinção antecipada do contrato de concessão, sejam elas decorrentes de caducidade, encampação, rescisão ou relicitação.

189. Dessa forma, **a supressão do dispositivo contribui para uma interpretação mais adequada e sistemática da norma**, garantindo que os critérios de indenização estabelecidos na subseção III sejam uniformemente

aplicados a todas as hipóteses de extinção antecipada do contrato, independentemente de sua causa específica.

Art. 74

190. A exclusão do Art. 74 justifica-se pela necessidade de conferir maior coerência e racionalidade ao sistema de indenizações previsto na norma. **O dispositivo estabelecia diferentes regras de indenização para casos de anulação com base na atribuição de culpa, criando uma diferenciação que não encontra respaldo na lógica do instituto da indenização por investimentos não amortizados ou depreciados.**

191. A indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados constitui um direito do concessionário que decorre diretamente do princípio da vedação ao enriquecimento sem causa, sendo independente da forma de extinção do contrato ou da atribuição de culpa. O elemento central que justifica a indenização é a existência de investimentos ainda não amortizados ou depreciados que se incorporarão ao patrimônio público, e não a causa da extinção contratual ou a conduta das partes.

192. Ademais, vincular os critérios de indenização à culpa pela anulação poderia gerar complexidades desnecessárias na liquidação dos valores devidos, além de potencialmente criar tratamentos diferenciados para situações que, do ponto de vista patrimonial, são equivalentes. **A supressão do dispositivo, portanto, contribui para um tratamento mais uniforme e tecnicamente adequado da matéria, simplificando a aplicação da norma e evitando distinções que não se justificam pela natureza do instituto.**

193. Dessa forma, considerando as ponderações apresentadas sugere-se a seguinte redação:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Seção I – Indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados</p> <p>Art. 70. A indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados será devida em todas as hipóteses de extinção do contrato de concessão antes do seu termo contratual.</p> <p>Parágrafo único. Na extinção da concessão pelo advento do termo contratual, são considerados amortizados todos os bens da concessão e os investimentos realizados sobre eles, não cabendo indenização a esse respeito.</p> <p>Art. 71. As taxas de amortização utilizadas serão lineares, considerando o prazo entre o momento em que o ativo estiver disponível para uso e a sua vida útil.</p> <p>(...)</p> <p>§2º Nas hipóteses de encampação e rescisão, a indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados será de 100% (cem por cento) dos valores dispendidos registrados no balanço patrimonial como intangível, deduzida a amortização.</p> <p>§3º A indenização por quebra de contrato devida à concessionária nos casos de encampação e rescisão abrangerá, além do disposto no §2º :</p> <p>I - o montante correspondente ao valor de eventual outorga pago e dos valores depositados em conta da concessão com base</p>	<p>2.4 Seção I - Indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, nos casos de extinção antecipada do contrato de concessão</p> <p>Art. 70. A indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados será devida em todas as hipóteses de extinção do contrato de concessão antes do seu termo contratual.</p> <p>Parágrafo único. Na extinção da concessão pelo advento do termo contratual, todos os bens vinculados à concessão, assim como os investimentos realizados sobre eles, serão considerados integralmente amortizados, não cabendo indenização pelo Poder Concedente.</p> <p>Art. 71. As taxas de amortização utilizadas serão lineares, considerando o prazo entre o momento em que o ativo estiver disponível para uso e o final de sua vida útil.</p> <p>(...)</p> <p>§2º Nas hipóteses de extinção antecipada do contrato de concessão, a indenização devida à concessionária abrangerá as parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.</p> <p>Art. 72. Nas hipóteses de caducidade, serão descontados da indenização devida o valor</p>

no lance ofertado na licitação, ainda não amortizado;

II - custo de oportunidade do valor investido em bens reversíveis não amortizados, a título de compensação por lucros cessantes;

III - a desoneração da concessionária em relação às obrigações por ela contraídas decorrentes de contratos de financiamentos, com vistas ao cumprimento do contrato de concessão, conforme o caso:

a) prévia assunção, perante os financiadores, das obrigações contratuais da concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou

b) (...)

IV - todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função do contrato de concessão.

§4º A indenização referente ao custo de oportunidade do valor investido em bens reversíveis não amortizados será calculada da seguinte forma:

$$CO = A * [(1 + CMPC)^{n-1}]$$

onde:

CO: custo de oportunidade do valor investido em bens reversíveis não amortizados;

A: investimentos realizados e vinculados a bens reversíveis, não amortizados;

CMPC: Distribuição de probabilidade da taxa percentual anual equivalente à média ponderada dos custos de oportunidade das fontes de capital.

n: período restante entre a data do pagamento da indenização e o prazo da concessão, caso não houvesse a extinção antecipada do contrato de concessão.

Art. 72. Nas hipóteses de caducidade, falência e extinção da empresa concessionária, a indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados corresponderá aos seguintes percentuais aplicados sobre o saldo devedor remanescente da dívida financeira da concessionária:

I - 10% (dez por cento), se a instauração do processo de caducidade ou de apuração da falência ou extinção da concessionária ocorrer até o termo final da fase de recuperação; e

II - 20% (vinte por cento), caso contrário.

das multas contratuais e o valor dos danos causados pela concessionária.

~~Art. 73. Na hipótese de relicitação, a indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis e não amortizados se dará na forma especificada na subseção III deste capítulo.~~

~~Art. 74. Na hipótese de anulação, a indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados será definida pelas regras aplicáveis:~~

~~I - à caducidade, caso a nulidade tenha ocorrido por culpa exclusiva da concessionária;~~

~~II - à encampação, caso a nulidade tenha ocorrido por culpa exclusiva da ANTT ou do Poder Concedente; ou~~

~~III - à relicitação, caso a nulidade tenha ocorrido por culpa concorrente da concessionária e da ANTT ou do Poder Concedente.~~

Parágrafo único. Não serão considerados, para fins da indenização de que trata este artigo, quaisquer valores aplicados oriundos de capital próprio.

Art. 73. Na hipótese de relicitação, a indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis e não amortizados se dará na forma especificada na subseção III deste capítulo.

Art. 74. Na hipótese de anulação, a indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados será definida pelas regras aplicáveis:

I - à caducidade, caso a nulidade tenha ocorrido por culpa exclusiva da concessionária;

II - à encampação, caso a nulidade tenha ocorrido por culpa exclusiva da ANTT ou do Poder Concedente; ou

III - à relicitação, caso a nulidade tenha ocorrido por culpa concorrente da concessionária e da ANTT ou do Poder Concedente.

Subseção I – Apuração de valores de indenização

Art. 75

194. Para garantir maior clareza e fluidez do art. 75, sugere-se o seguinte ajuste de redação:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 75. Para fins de apuração dos valores de indenização eventualmente devidos pelo Poder Concedente, a concessionária deverá apresentar informações sobre os bens reversíveis da concessão, contendo dados referentes:</p> <p>I - à descrição de cada bem, com indicação do código patrimonial que lhe tenha sido atribuído individualmente, bem como sua alocação por centro de custo;</p> <p>II - à localização física do bem, com relação aos bens corpóreos;</p> <p>III - à fundamentação de sua natureza reversível;</p> <p>IV - à data em que o bem se tornou disponível para uso, ou seja, o momento em que se encontrava no local e nas condições necessárias para funcionar;</p> <p>V - ao documento fiscal e os contratos relacionados com a aquisição de mercadorias ou prestação de serviços; e</p> <p>VI - à identificação do projeto de engenharia em que o bem foi ativado.</p> <p>§1º No caso das edificações e obras civis, as informações devem ser segregadas, no mínimo</p>	<p>Art. 75. Para fins de apuração dos valores de indenização eventualmente devidos pelo Poder Concedente, a concessionária deverá apresentar informações detalhadas sobre os bens reversíveis da concessão, contendo os seguintes dados:</p> <p>I - à descrição de cada bem, com indicação do código patrimonial que lhe tenha sido atribuído individualmente e , bem como sua alocação por centro de custo;</p> <p>II - à localização física do bem, no caso de bens corpóreos;</p> <p>III - à fundamentação sobre a natureza reversível do bem;</p> <p>IV - à data em que o bem se tornou disponível para uso, ou seja, o momento em que se encontrava no local e nas condições necessárias para funcionamento;</p> <p>V - os documentos fiscais e os contratos relacionados com a aquisição de mercadorias ou prestação de serviços; e</p> <p>VI - à identificação do projeto de engenharia em que o bem foi ativado.</p>

em: (...) IV - infraestrutura de trechos e dispositivos rodoviários com todos os sistemas viários associados; (...) §2º A concessionária disponibilizará à ANTT o detalhamento do valor contábil de cada ativo, composto pelo valor de aquisição somado aos custos necessários para início de operação, e apresentará cópia das respectivas notas fiscais ou comprovantes de pagamento, que deverão discriminar, no mínimo, no que couber: (...) § 3º O prazo para a entrega das informações de que trata o <i>caput</i> é de noventa dias, prorrogável por igual período, a critério da ANTT, contados a partir da data de notificação da Agência.	§1º No caso de edificações e obras civis, as informações deverão ser segregadas, no mínimo, nas seguintes categorias: (...) IV - infraestrutura de trechos e dispositivos rodoviários, incluindo todos os sistemas viários associados; (...) §2º A concessionária disponibilizará à ANTT o detalhamento do valor contábil de cada ativo, composto pelo valor de aquisição somado aos custos necessários para início de operação. apresentando cópia das respectivas notas fiscais ou comprovantes de pagamento, que deverão discriminar, no mínimo, no que couber: (...) § 3º O prazo para a entrega das informações de que trata o <i>caput</i> será de noventa dias, prorrogável por igual período, a critério da ANTT, contados a partir da data de notificação da Agência.
---	--

Subseção II – Diretrizes para a contabilidade regulatória

195. Para garantir uma leitura mais fluída e coerente da norma, é essencial que a estrutura dos artigos e subseções seja organizada de forma lógica, respeitando a sequência de apresentação dos temas. Nesse sentido, antes de adentrarmos nos artigos propriamente ditos, sugere-se uma reorganização do conteúdo.

196. A proposta é que a atual Subseção II, que trata das diretrizes para a contabilidade regulatória, seja deslocada para a Subseção IV, enquanto a Subseção III, que trata do cálculo da indenização, seja alocada na Subseção II e assim sucessivamente. Isso porque a questão do cálculo da indenização deve ser precedida por uma exposição mais detalhada das condições e critérios aplicáveis à indenização. Essa reorganização assegurará uma abordagem mais clara e sequencial, facilitando a compreensão do leitor sobre as disposições legais e, conseqüentemente, sobre a aplicação da norma.

197. Portanto, recomenda-se que a Subseção II, que trata das diretrizes para a contabilidade regulatória, seja alocada na Subseção IV, enquanto a Subseção III, que trata do cálculo da indenização, seja deslocada para a Subseção II, e assim sucessivamente, garantindo a coerência interna do texto e uma melhor compreensão das questões tratadas.

Arts. 76 a 78

198. Para garantir maior clareza e fluidez dos arts. mencionados, sugere-se os seguintes ajustes redacionais:

Redação atual	Redação sugerida
Art. 76. Será instituída a Contabilidade Regulatória, conforme legislação societária brasileira e dispositivos específicos dos contratos de concessões das rodovias federais no âmbito da ANTT, com os seguintes objetivos: I - garantir que as informações contábeis das concessionárias sejam apresentadas de forma padronizada e transparente; II - produzir indicadores contábeis e econômico-financeiros que possibilitem avaliar o desempenho do prestador de serviços. §1º A Contabilidade Regulatória, apresentada por meio da alteração do Manual de	Art. 76. A ANTT instituirá, por resolução, a Contabilidade Regulatória das concessionárias de rodovias federais, observando a legislação societária brasileira e as especificidades dos contratos de concessão, para: I - assegurar a padronização e transparência das informações contábeis das concessionárias; II - possibilitar o monitoramento contínuo do desempenho econômico-financeiro do serviço concedido. §1º A ANTT aprovará Manual de Contabilidade Regulatória estabelecendo o

<p>Contabilidade, definirá as regras sobre registro, manutenção e disponibilização das informações contábeis e econômico-financeiras das concessionárias, e conterà, dentre outros, o Plano de Contas Regulatório.</p> <p>§2º As informações que trata este artigo serão desagregadas de modo a refletir aspectos patrimoniais, operacionais, econômico-financeiros, comerciais e de planejamento, necessários ao pleno cumprimento da capacidade regulatória desta Agência.</p> <p>Art. 77. No âmbito do Manual de Contabilidade Regulatória será estabelecido procedimento para disponibilização tempestiva de dados e informações relativos aos ativos operacionais e outros bens sob a custódia da concessionária, principalmente, bens e investimento reversíveis.</p> <p>Art. 78. Nos casos de extinção antecipada dos contratos de concessão de rodovias federais regulados pela ANTT, a Contabilidade Regulatória se constituirá como base de informação e metodologia para a realização do cálculo dos valores de indenização eventualmente devida à concessionária a ser apurada sobre os bens e investimentos reversíveis não depreciados ou amortizados.</p>	<p>Plano de Contas Regulatório e as diretrizes para registro, controle e divulgação das informações contábeis e econômico-financeiras das concessionárias.</p> <p>§2º As informações contábeis regulatórias serão desagregadas para evidenciar aspectos patrimoniais, operacionais, econômico-financeiros, comerciais e de planejamento, necessários ao pleno exercício da competência regulatória da Agência.</p> <p>Art. 77. O Manual de Contabilidade Regulatória disciplinará o controle e a disponibilização de dados relativos aos ativos operacionais sob gestão da concessionária, especialmente os bens e investimentos reversíveis.</p> <p>Art. 78. Em caso de extinção antecipada do contrato, os valores de eventual indenização à concessionária por bens e investimentos reversíveis não depreciados ou amortizados serão apurados com base nos registros da Contabilidade Regulatória.</p>
--	---

Subseção III – Cálculo da indenização

199. Conforme exposto anteriormente, acredita-se ser mais coerente reorganizar a estrutura dos artigos e subseções de forma a garantir uma leitura mais lógica e fluída. A Subseção II, que trata das diretrizes para a contabilidade regulatória, deve ser alocada na Subseção IV, enquanto a Subseção III, que aborda o cálculo da indenização, deve ser posicionada antes, na Subseção II.

Arts. 82 a 85

a) o deslocamento de hipótese de não indenização de bens reversíveis para essa subseção

200. A realocação de parte do conteúdo do § 2º do art. 62 para o art. 82 é fundamentada pela organização temática mais adequada das disposições normativas. O texto "não serão indenizados os investimentos realizados na prestação de serviços de conservação e manutenção do sistema rodoviário" possui maior pertinência com o conteúdo do art. 82, que trata especificamente das hipóteses de não indenização de valores registrados no ativo.

201. O art. 82 estabelece um rol de situações em que não haverá indenização de valores registrados no ativo, contemplando diversos aspectos relacionados à gestão financeira e patrimonial da concessão. A inclusão da disposição sobre não indenização dos investimentos em conservação e manutenção neste artigo contribui para uma sistematização mais coerente da matéria, concentrando em um único dispositivo todas as hipóteses de não indenização.

202. Ademais, **o deslocamento do conteúdo foi acompanhado da inclusão dos serviços operacionais entre as hipóteses de não indenização, seguindo uma lógica de gradação: se os investimentos em conservação e manutenção do sistema rodoviário - que são atividades de maior complexidade e impacto - não são passíveis de indenização, por consequência lógica, os serviços meramente operacionais, de natureza mais rotineira e menos complexa, também não devem ser objeto de indenização.**

203. Por outro lado, o § 2º do art. 62, em sua primeira parte, trata especificamente da caracterização dos bens reversíveis, estabelecendo que não serão considerados como tais aqueles utilizados exclusivamente em atividades administrativas. Esta disposição possui natureza conceitual e classificatória, sendo mais adequado que se mantenha isolada, sem se misturar com aspectos relacionados à indenização. A redistribuição do conteúdo, portanto, favorece uma organização mais lógica e sistemática das disposições normativas, facilitando sua compreensão e aplicação.

b) possibilidade de indenização de obras inacabadas – art. 83

204. Solicita-se esclarecimentos à área técnica quanto a uma aparente inconsistência normativa identificada entre os artigos 83 e 93, no que se refere à indenização de obras em andamento. O questionamento se mostra pertinente uma vez que, enquanto o art. 83 parece admitir a possibilidade de indenização de obras inacabadas - desde que estas proporcionem serviços futuros à infraestrutura rodoviária -, o art. 93 estabelece como requisito para indenização o prévio ateste pela fiscalização da ANTT quanto à execução e ao aproveitamento útil das obras e serviços.

205. **Na hipótese de se confirmar a intenção de indenizar obras em andamento, mostra-se fundamental o esclarecimento sobre os parâmetros técnicos que serão empregados para mensurar o efetivo benefício que uma obra inacabada pode proporcionar à infraestrutura rodoviária. Ademais, é necessário definir se tal indenização seria aplicável indistintamente a todos os tipos de obras ou se haveria restrições quanto à natureza da intervenção.**

206. Outro ponto que merece atenção é a possível necessidade de **estabelecimento de percentuais mínimos de execução como condicionantes para a indenização, visando garantir que a obra parcialmente executada efetivamente apresente aproveitamento útil.** Neste contexto, é crucial compreender como será realizada a avaliação técnica do "aproveitamento útil" mencionado no art. 93 no caso específico de obras não concluídas, bem como a forma de operacionalização da verificação do "provimento de serviços futuros à infraestrutura rodoviária" em obras que não atingiram sua completude funcional.

207. Tais esclarecimentos são essenciais para garantir não apenas a coerência normativa entre os dispositivos, mas principalmente sua aplicabilidade prática, evitando futuras controvérsias na execução da norma.

c) custos de empréstimos referente aos bens indenizáveis – art. 84

208. Noutro giro verbal, é necessário esclarecer sobre a pertinência da redação do art. 84, que prevê a inclusão dos custos de empréstimos no cálculo dos investimentos indenizáveis. Esta previsão merece uma análise mais aprofundada, considerando que pode representar um potencial desalinhamento com a lógica de incentivos que fundamenta a presente norma.

209. Não ficou claro de que forma os custos de empréstimos poderiam ser considerados bens reversíveis, a serem indenizados.

210. **A capitalização dos custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis, ainda que limitada pela taxa Selic vigente à época, pode gerar efeitos adversos ao não estimular a busca por financiamentos mais eficientes por parte das concessionárias.** Ao garantir a indenização destes custos, a norma poderia, inadvertidamente, reduzir os incentivos para que as concessionárias busquem as melhores condições de mercado para seus financiamentos.

211. Neste sentido, requer que seja avaliado se esta previsão normativa está efetivamente alinhada com os objetivos regulatórios pretendidos, especialmente considerando que a inclusão destes custos no cálculo indenizatório poderia resultar em um comportamento inadequado das concessionárias na gestão de seus financiamentos, potencialmente impactando a eficiência econômica do contrato.

212. Adicionalmente, **seria importante esclarecer se foram considerados mecanismos alternativos que poderiam melhor alinhar os incentivos regulatórios com as práticas de financiamento das concessionárias.**

213. Nessa toada, sugere-se, ainda, os seguintes ajustes redacionais:

Redação atual	Redação sugerida
Art. 82. Não serão indenizados valores registrados no ativo referentes a: (...) IV - despesas sem relação com a construção de ativos do sistema rodoviário ou aquisição de bens reversíveis; (...)	Art. 82. Não serão indenizados os valores registrados no ativo referentes a: (...) IV - despesas não relacionadas à construção de ativos do sistema rodoviário ou à aquisição de bens reversíveis; (...)
Art. 85. No caso de bens indenizáveis decorrentes de contratos com partes relacionadas, será realizada avaliação dos termos e condições dos contratos, seus aditivos e de sua execução. Parágrafo único. Caso seja caracterizado que houve transferência de recursos em condições não equitativas de mercado, os valores acima	VII - investimentos realizados na prestação de serviços de conservação, manutenção e operação do sistema rodoviário. (...) Art. 85. No caso de bens indenizáveis decorrentes de contratos com partes relacionadas, será realizada avaliação dos

das condições equitativas de mercado não serão considerados para indenização, sem prejuízo de outras providências cabíveis, devendo ser assegurado o contraditório e a ampla defesa para a parte controversa, de forma apartada.	termos, condições e execução dos contratos e seus aditivos . Parágrafo único. Caso seja caracterizado que houve transferência de recursos em condições não equitativas de mercado, os valores superiores às condições equitativas de mercado não serão considerados para indenização, sem prejuízo de outras providências cabíveis, sendo assegurado o contraditório e a ampla defesa para a parte controversa, de forma apartada.
--	--

Art. 86

214. Sugere-se a exclusão do artigo 86, visto que sua redação é idêntica à do artigo 71 e seu § 1º, configurando uma duplicidade desnecessária na norma ora analisada. A manutenção de ambos os dispositivos pode gerar confusão e redundância, prejudicando a clareza e a objetividade da norma.

Arts. 89 e 90

215. A alteração proposta visa substituir o termo "certificadas" por "analisadas" no art. 89, promovendo um aprimoramento técnico da redação normativa que melhor reflete as atividades do verificador no âmbito das concessões rodoviárias.

216. Esta modificação se mostra necessária uma vez que a terminologia "certificadas", embora mencionada no § 3º do art. 209 do RCR2 como uma das possíveis atividades relacionadas à execução de obras e serviços rodoviários para fins de qualificação técnica, não representa adequadamente o escopo de atuação do verificador conforme estabelecido no regulamento. O RCR2 define o papel do verificador primordialmente como agente de apoio à ANTT no processo de análise, não como um certificador.

217. **A escolha do termo "analisadas" se mostra mais apropriada por expressar com maior precisão a natureza do trabalho do verificador, que envolve um exame técnico e criterioso das informações e cálculos apresentados pela concessionária.** Esta terminologia reflete o caráter técnico-analítico da atividade, alinha-se às competências previstas no RCR2 e evita possíveis confusões com processos formais de certificação, além de contemplar adequadamente a amplitude do trabalho de verificação.

218. Dessa forma, a mudança contribui para maior clareza e coerência normativa, prevenindo interpretações divergentes sobre o papel do verificador no processo de indenização.

219. Por outro lado, a previsão contida no §1º do Art. 89, ao estabelecer que a ANTT será responsável pela contratação do verificador, representa um fardo considerável para a Agência, principalmente devido às implicações que a contratação de um serviço dessa natureza envolve. Considerando o rito de contratação imposto pela Lei nº 14.133/2021, que regula as licitações e contratos da administração pública, essa exigência pode acarretar atrasos, custos administrativos elevados e um aumento significativo do tempo necessário para a conclusão do processo, prejudicando a eficiência na análise e resolução da questão da indenização.

220. Além disso, ao transferir essa responsabilidade para a ANTT, a norma coloca sobre a Agência a incumbência de arcar com os custos dessa contratação, o que pode gerar impactos orçamentários não previstos.

221. Uma alternativa mais adequada seria permitir que os cálculos da indenização fossem realizados diretamente pela ANTT, na ausência de previsão contratual. Essa solução otimiza a utilização de recursos da Agência e assegura o cumprimento das obrigações de forma mais célere.

222. Ademais, a possibilidade de aditar os contratos existentes, inserindo a obrigação da concessionária de contratar o verificador com o devido reequilíbrio contratual, seria uma solução pragmática para esse impasse. Com essa medida, a ANTT não precisaria arcar com custos inesperados, e a concessionária ficaria responsável pela contratação do verificador, dentro dos parâmetros legais e da necessidade de garantir a transparência e a precisão na apuração da indenização.

Redação atual	Redação sugerida
Art. 89. As informações apresentadas pela concessionária, bem como o cálculo da indenização, deverão ser certificadas por verificador.	Art. 89. As informações apresentadas pela concessionária, bem como o cálculo da indenização, deverão ser analisadas por verificador.

<p>§1º Se não estiver prevista em contrato a obrigação de contratação de verificador pela concessionária, a contratação a que refere o <i>caput</i> será realizada pela ANTT, que arcará com os custos correspondentes.</p>	<p>§1º Os serviços prestados pelo verificador deverão ser executados em conformidade com o disposto nos regulamentos da ANTT e nas normas contábeis e de auditoria brasileiras.</p>
<p>§2º Os serviços a serem prestados pelo verificador serão executados atendendo ao disposto nesta Resolução e nas normas contábeis e de auditoria brasileiras.</p>	<p>§2º Caso não esteja prevista no contrato a obrigação de contratação de verificador pela concessionária, a ANTT poderá:</p>
<p>Art. 90. Definido o valor indenizável dos bens reversíveis, para fins de pagamento da indenização, serão deduzidos ainda eventuais desequilíbrios econômico-financeiros existentes e demais disposições contratuais e legais, conforme a modalidade de extinção contratual incidente.</p>	<p>I - estabelecer a obrigação contratual de contratação do verificador, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro, por meio de termo aditivo; ou</p> <p>II - realizar diretamente o cálculo da indenização devida.</p> <p>Art. 90. Do valor indenizável dos bens reversíveis serão deduzidos os saldos de desequilíbrios econômico-financeiros existentes e demais valores devidos pela Concessionária, conforme disposições contratuais e legais aplicáveis à modalidade de extinção contratual incidente.</p>

Art. 91

223. Considerando que a matéria tratada no art. 91 já é abordada do art. 71 da minuta ora em análise, deve-se *excluir* o artigo 91, de forma a evitar interpretações equivocadas. Os ajustes serão feitos diretamente no art. 71, onde já se encontra a regulamentação pertinente, garantindo maior clareza e evitando redundância. A presença de ambos os dispositivos pode resultar em confusão, prejudicando a objetividade e a transparência da norma.

Subseção IV – Quantificação de eventuais valores associados à indenização por bens reversíveis não amortizados nas relicitações

224. Conforme exposto anteriormente, o cálculo da indenização pelos investimentos em bens reversíveis não amortizados independe da modalidade de extinção contratual antecipada. Dessa forma, entende-se adequado estender a aplicação desta subseção a todas as hipóteses de extinção antecipada do contrato de concessão.

Arts. 92 a 98

a. Art. 95

225. Em relação ao art. 95 da minuta ora em exame, é preciso que a SUROD explique a redação do artigo, cuja redação atual apresenta significativa dificuldade de compreensão, especialmente quanto ao seu alcance e aplicabilidade prática. O texto, da forma como está redigido, gera diversas dúvidas interpretativas que precisam ser adequadamente endereçadas para garantir a efetividade da norma.

226. Um ponto central de obscuridade reside na expressão "marco contratual correspondente ao que estiver em vigor na extinção antecipada do contrato". Esta formulação apresenta imprecisão conceitual significativa, pois não está claro como um marco contratual pode "estar em vigor", nem quais seriam os parâmetros específicos a serem considerados nesta avaliação. Ademais, não há clareza sobre como se dará, na prática, a aferição dos "parâmetros de desempenho exigíveis" mencionados no dispositivo.

227. Diante dessas questões, **sugere-se que a área técnica apresente uma nova proposta de redação que explicita de forma clara e objetiva a intenção regulatória subjacente ao dispositivo, permitindo sua adequada compreensão e aplicação pelos destinatários da norma.**

228. Repisa-se que a clareza do texto normativo é fundamental para evitar interpretações divergentes e garantir a segurança jurídica na sua aplicação.

b. Art. 96

229. A inclusão dos parágrafos ao art. 96 fundamenta-se em princípios e normas do direito administrativo e financeiro, tendo como objetivo resguardar o interesse público e garantir maior efetividade na gestão dos créditos da União. Esta previsão normativa é particularmente relevante no contexto das multas administrativas aplicadas pela ANTT que, por constituírem créditos não tributários, encontram seu fundamento legal primordialmente na Lei nº 10.522/2002. Em seu art. 7º, esta lei estabelece as hipóteses de suspensão do registro no CADIN, exigindo expressamente a prestação de garantia idônea para discussão do crédito:

Art. 7º Ser suspenso o registro no Cadin quando o devedor comprove que:

I - tenha ajuizado ao, com o objetivo de discutir a natureza da obrigao ou o seu valor, com o oferecimento de garantia idnea e suficiente ao Juzo, na forma da lei;

(...) Grifo nosso

230. O §1º, neste contexto, materializa o poder-dever da Administrao Pblica de proteger o errio e garantir a efetividade de suas decises administrativas. **A previso de reteno do pagamento nas hipteses de suspenso da exigibilidade das multas sem garantia idnea alinha-se tanto ao princpio da indisponibilidade do interesse pblico quanto  sistemtica prevista na Lei n 10.522/2002, funcionando como um mecanismo de autotutela administrativa para assegurar o futuro adimplemento da obrigao em caso de deciso final desfavorvel ao particular.**

231. Complementarmente, o §2º incorpora o princpio da proporcionalidade ao estabelecer um limite objetivo para a reteno, assegurando que esta se restrinja ao montante efetivamente controverso.

232. Com isso, **os pargrafos introduzidos conferem maior segurana jurdica ao processo de compensao de crditos e dbitos no momento da extino contratual, estabelecendo crterios objetivos e proporcionais que equilibram a proteo do interesse pblico com os direitos do concessionrio.**

c. Art. 97

233. **A realocao do art. 97 para o captulo especfico de relicitao justifica-se pela necessidade de organizao sistemtica e coerente da norma, considerando que seu contudo trata especificamente de garantia de execuo contratual no contexto da relicitao, e no de aspectos relacionados  indenizao de bens reversveis.**

234. O dispositivo estabelece condies e requisitos para a assinatura do termo aditivo de relicitao, focando na necessidade de garantia quando houver risco de o excedente tarifrio superar o montante da futura indenizao. Este contudo possui natureza essencialmente distinta das regras sobre indenizao, pois trata de mecanismos de garantia para resguardar o cumprimento de obrigaes contratuais especficas da relicitao.

235. Ademais, os pargrafos do artigo detalham aspectos como o objeto da garantia, sua vigncia, e a necessidade de previso especfica de obrigaes e valores no termo aditivo, matrias que se relacionam diretamente com o processo de relicitao e suas particularidades. A prpria possibilidade de afastamento da exigncia de garantia, prevista no §3º, evidencia que o dispositivo trata de regras procedimentais da relicitao, e no de crterios ou parmetros para o clculo de indenizaes.

d. Art. 98

236. *A excluso* do art. 98 justifica-se por constituir duplicidade normativa com o art. 90, uma vez que ambos os dispositivos tratam das dedues aplicveis ao valor da indenizao dos bens reversveis.

237. A manuteno de dois artigos com o mesmo objeto poderia gerar insegurana jurdica e dificuldades interpretativas, alm de contrariar a boa tcnica legislativa que preconiza a eliminao de redundncias normativas.

238. Por essa razo, **opta-se pela excluso do art. 98, mantendo-se o art. 90 como dispositivonico a regular as dedues aplicveis ao valor indenizatrio dos bens reversveis.**

239. Vale ressaltar que a supresso do art. 98 no implica em qualquer prejuzo ao alcance normativo pretendido, uma vez que o art. 90  suficientemente abrangente para contemplar todas as hipteses de deduo necessrias.

240. Por fim, sugere-se algumas modificaes pontuais, com o objetivo de proporcionar clareza textual:

Redao atual	Redao sugerida
Subseo IV – Quantificao de eventuais valores associados  indenizao por bens reversveis no amortizados nas relicitaes	Subseo III – Quantificao de eventuais valores associados  indenizao por bens reversveis no amortizados nas relicitaes

Art. 92. No caso de extinção antecipada, a quantificação de eventuais valores associados à indenização por bens reversíveis não amortizados, relativos aos itens de maior materialidade, risco e relevância, deve estar embasada em valores obtidos a partir de projetos de engenharia precificados e de sistemas oficiais de referência da Administração Pública, bem como aderente às obras e aos serviços efetivamente executados.

Parágrafo único. Considera-se de maior materialidade, risco e relevância, as obras relativas às praças de pedágio, duplicações e a recuperação.

Art. 93. A indenização dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, no caso de extinção antecipada, somente incluirá obras e serviços que tenham sido regularmente atestados pela fiscalização da ANTT como executados e de aproveitamento útil.

(...)

Art. 96. No cálculo do montante líquido a ser ressarcido a título de indenização pelos bens reversíveis, serão deduzidos os valores das multas devidas pela concessionária à União, relativas aos processos administrativos da ANTT com trânsito em julgado administrativo, independentemente de estarem ou não inscritas em dívida ativa, salvo casos de suspensões judiciais ou arbitrais.

(...)

Art. 98. O montante do valor associado aos bens reversíveis, para fins de pagamento da indenização calculadas usando a fórmula indicada no art. 71, §4º, deverá ser deduzido das multas, dos eventuais desequilíbrios econômico-financeiros existentes e das demais disposições contratuais e legais, e das outras somas de natureza não tributária devidas pelo contratado originário ao órgão ou à entidade competente e não adimplidas até o momento do pagamento da indenização, conforme a modalidade de extinção contratual incidente.

Art. 92. A definição dos valores de indenização por bens reversíveis não amortizados, quando relativos aos itens de maior materialidade, risco e relevância, dependerá de sua compatibilidade com projetos de engenharia similares e sistemas oficiais de referência da Administração Pública, considerando as obras e serviços efetivamente executados.

§1º Consideram-se de maior materialidade, risco e relevância as obras relativas às praças de pedágio, duplicações e recuperação da infraestrutura.

§2º Os valores apresentados pela Concessionária poderão ser adequados quando divergirem significativamente dos parâmetros de comparação utilizados.

Art. 93. A indenização dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, ~~em caso de extinção antecipada~~, somente incluirá as obras e serviços que, **previamente**, tenham sido **regularmente** atestados pela fiscalização da ANTT como executados e de aproveitamento útil.

(...)

Art. 96. No cálculo do montante líquido a ser ressarcido a título de indenização pelos bens reversíveis, serão deduzidos os valores das multas devidas pela concessionária à União, relativas aos processos administrativos da ANTT com trânsito em julgado administrativo, independentemente de estarem ou não inscritas em dívida ativa, ~~salvo casos de suspensões judiciais ou arbitrais~~.

§1º Nas hipóteses de suspensão da exigibilidade das multas por decisão judicial ou arbitral sem prestação de garantia idônea, a ANTT poderá suspender ou reter o pagamento da parcela correspondente da indenização até o trânsito em julgado do processo em questão.

§2º A retenção prevista no §1º será limitada ao valor das multas objeto da suspensão.

(...)

~~Art. 98. O montante do valor associado aos bens reversíveis, para fins de pagamento da indenização calculadas usando a fórmula indicada no art. 71, §4º, deverá ser deduzido das multas, dos eventuais desequilíbrios econômico-financeiros existentes e das demais disposições contratuais e legais, e das outras somas de natureza não tributária devidas pelo contratado originário ao órgão ou à entidade competente e não adimplidas até o momento do pagamento da~~

~~indenização, conforme a modalidade de extinção contratual incidente.~~

Seção II - Indenização pelos danos praticados sobre o sistema rodoviário

Arts. 99 a 100

241. Nos dispositivos iniciais desta Seção, propomos apenas ajustes de redação, nos seguintes termos:

<p>Seção II - Indenização pelos danos praticados sobre o sistema rodoviário</p> <p>Art. 99. A indenização pelos danos praticados pela concessionária sobre o sistema rodoviário considerará a diferença entre as características ou os parâmetros de desempenho apresentados ao final da concessão e os que deveriam ter sido cumpridos, à luz do contrato de concessão.</p> <p>§1º A apuração da indenização de que trata esta Seção poderá ser promovida pela ANTT, por sua iniciativa ou mediante colaboração de outros órgãos da Administração Pública, assegurado o contraditório e a ampla defesa da concessionária.</p> <p>§2º Na apuração da indenização de que trata esta Seção, será admitida a análise por amostragem.</p> <p>Art. 100. Para o cálculo da indenização pelos danos verificados sobre o sistema rodoviário, a apuração será restrita:</p> <p>I - ao pavimento, às obras de arte especiais e à sinalização, mediante averiguação dos parâmetros de desempenho constantes dos produtos do verificador, tomando por base as normas e os preços praticados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; e</p> <p>II - aos bens operacionais reversíveis, mediante averiguação dos bens informados por sistema ou relatório admitido pela ANTT, tomando por base preços de bens novos indicados em estudo de viabilidade de licitação aprovado pela ANTT nos últimos trinta e seis meses.</p>	<p>Seção II - Indenização pelos danos causados ao sistema rodoviário</p> <p>Art. 99. A indenização pelos danos causados pela concessionária ao sistema rodoviário será calculada a partir da diferença entre as características ou os parâmetros de desempenho observados ao final da concessão e os que deveriam ter sido cumpridos, à luz do contrato de concessão.</p> <p>§1º A apuração da indenização de que trata esta Seção será realizada pela ANTT, de forma autônoma ou com a colaboração de outros órgãos da Administração Pública, assegurando-se à concessionária o contraditório e a ampla defesa.</p> <p>§2º Na apuração da indenização de que trata esta Seção, será admitida a análise por amostragem, conforme disciplinado em norma específica.</p> <p>Art. 100. O cálculo da indenização pelos danos constatados no sistema rodoviário será limitado à apuração dos seguintes aspectos:</p> <p>I - pavimento, obras de arte especiais e sinalização, com base nos parâmetros de desempenho registrados nos produtos do verificador, quando houver, considerando as normas técnicas e os preços praticados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);</p> <p>II - bens operacionais reversíveis, com base na verificação dos bens registrados em sistema ou relatório admitido pela ANTT, utilizando os preços de bens novos indicados em estudo de viabilidade de licitação aprovado pela ANTT nos últimos trinta e seis meses.</p>
---	--

Art. 101

242. Verifica-se incongruência entre os incisos I e III, "a", do art. 101 no que tange aos prazos para realização da vistoria dos bens em caso de caducidade.
243. O inciso I determina que, na extinção por caducidade, a vistoria deve ocorrer "imediatamente após o processo de caducidade". Enquanto o inciso III, "a", para a mesma hipótese de caducidade, fixa o prazo de "até seis meses após a instauração do processo administrativo de caducidade".
244. Esses comandos trazem uma antinomia normativa, pois estabelecem dois momentos distintos e incompatíveis para a realização da vistoria no contexto da caducidade: imediatamente após o processo ou em até 6 meses da instauração do processo administrativo.
245. Tal incongruência pode gerar insegurança jurídica e dúvidas quando da aplicação da norma, sendo recomendável que seja corrigida antes da aprovação final da Resolução.
246. A caducidade, por ser medida extrema decorrente de falhas graves da concessionária, exige atuação imediata da ANTT, inclusive quanto à realização da vistoria dos bens para apurar eventuais danos ao sistema rodoviário.
247. Para as demais hipóteses de extinção antecipada, propôs-se a uniformização em 30 dias, em substituição aos intervalos variáveis previstos na versão original. Esta padronização nos parece conferir maior racionalidade ao procedimento e atende ao princípio da razoável duração do processo administrativo, previsto no art. 2º da Lei nº 9.784/1999.
248. Identificou-se, ainda, lacuna quanto aos procedimentos aplicáveis ao término regular do contrato de concessão. Para sanar esta omissão, incluiu-se sistemática específica de vistorias, contemplando avaliação preliminar com antecedência mínima de 12 meses do termo contratual, seguida de vistoria definitiva no momento da extinção. Esta inovação encontra respaldo no art. 35, §4º da Lei nº 8.987/1995, que impõe a realização dos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes indenizatórios.
249. A antecipação da vistoria preliminar permite identificar tempestivamente eventuais inadequações e necessidades de ajustes, viabilizando transição mais ordenada entre concessionárias. Tal providência materializa o dever de planejamento da Administração Pública e confere maior previsibilidade à sucessão operacional, aspectos essenciais para assegurar a continuidade e adequação do serviço público concedido
250. Promoveu-se, ainda, aprimoramento redacional nos parágrafos, com ênfase na clareza e objetividade. A nova redação do §1º explicita o direito de participação da concessionária na vistoria, em observância ao contraditório e ampla defesa, conforme art. 5º, LV da Constituição Federal.
251. Por fim, o §4º foi reformulado para evidenciar o caráter conclusivo da manifestação da Superintendência após a análise das considerações da concessionária, preservando a competência da Diretoria para homologação final, nos termos do art. 20, II, da Lei nº 10.233/2001.
252. Assim, sugerimos:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 101. A Superintendência competente realizará vistoria sobre os bens que compõem o sistema rodoviário, para fins do cálculo da indenização de que trata esta Seção:</p> <p>I - imediatamente após o processo de caducidade;</p> <p>II - em até três meses após instauração de processo de encampação ou provocação do Ministério Setorial quanto ao potencial interesse em encampar a concessão; ou</p> <p>III - em até seis meses após:</p> <p>a) a instauração do processo administrativo de caducidade;</p> <p>b) a decisão judicial que declarar a rescisão ou anulação do contrato de concessão; ou</p> <p>c) a decretação da falência ou extinção da empresa concessionária.</p> <p>§1º A vistoria de que trata este artigo poderá ser realizada com apoio de verificador, comunicando-se previamente a concessionária para participação.</p>	<p>Art. 101. A Superintendência competente realizará vistoria dos bens que compõem o sistema rodoviário para fins de indenização por danos causados ao sistema rodoviário, para fins do cálculo da indenização de que trata esta Seção:</p> <p>I - no encerramento regular do contrato:</p> <p>a) preliminarmente, com antecedência mínima de doze meses do termo contratual, para identificação das adequações necessárias;</p> <p>b) definitivamente, no momento do encerramento contratual;</p> <p>II - no encerramento antecipado:</p> <p>a) imediatamente após a declaração de caducidade;</p> <p>b) em até trinta dias após a instauração de processo de encampação ou manifestação do</p>

<p>§2º A partir das conclusões da vistoria, inclusive dos produtos do verificador, a Superintendência competente apresentará proposta de cálculo da indenização pelos danos verificados sobre o sistema rodoviário.</p> <p>§3º A concessionária será intimada para se manifestar, no prazo improrrogável de quarenta e cinco dias, a respeito das conclusões da vistoria e da proposta de cálculo da indenização promovida pela Superintendência competente.</p> <p>§4º A Superintendência competente apreciará a manifestação da concessionária apresentada na forma do §3º e emitirá manifestação contendo o cálculo da indenização pelos danos verificados sobre o sistema rodoviário, para homologação pela Diretoria.</p>	<p>Ministério Setorial quanto ao interesse em encampar;</p> <p>c) em até trinta dias após a decisão judicial que declarar a rescisão ou anulação do contrato;</p> <p>d) em até trinta dias após a decretação de falência ou extinção da concessionária.</p> <p>§1º A vistoria poderá ser realizada com apoio de verificador, assegurada a participação da concessionária mediante prévia comunicação.</p> <p>§2º Com base nas conclusões da vistoria e nos relatórios do verificador, a Superintendência competente elaborará proposta de cálculo da indenização pelos danos verificados.</p> <p>§3º A concessionária será intimada para manifestação sobre as conclusões da vistoria e proposta de cálculo no prazo improrrogável de quarenta e cinco dias.</p> <p>§4º Após análise da manifestação da concessionária, a Superintendência competente submeterá à Diretoria o cálculo final da indenização para homologação.</p>
--	---

Seção III - Saldo de multas

Art. 103

253.

254. A análise do art. 103 evidenciou a necessidade de aperfeiçoamentos redacionais e ajustes procedimentais relevantes, especialmente quanto ao tratamento do saldo de multas e à possibilidade de celebração de acordos substitutivos.

255. A redação do art. 103 foi aperfeiçoada para contemplar expressamente que todas as multas aplicadas, inclusive aquelas ainda não transitadas em julgado administrativamente, devem ser consideradas na apuração final de haveres e deveres do contrato de concessão.

256. Esta previsão é essencial para resguardar o interesse público e prevenir potencial prejuízo ao erário. Aguardar o trânsito em julgado de todas as penalidades aplicadas poderia postergar indefinidamente a conclusão do encontro de contas, especialmente considerando a possibilidade de discussões administrativas e judiciais prolongadas.

257. A previsão de prazos específicos para conclusão dos processos mostrou-se juridicamente inadequada, pois sua eventual inobservância pela ANTT não teria o condão de impedir a continuidade da apuração das infrações. O dever de apurar infrações e aplicar sanções decorre diretamente da lei e não pode ser afastado pelo mero decurso do tempo, ressalvada a prescrição, que possui regulamentação própria.

258. Importa destacar, ainda, que as infrações podem ser constatadas até o último dia da vigência contratual, sendo necessário preservar a possibilidade de instauração e conclusão dos respectivos processos mesmo após o término da concessão. Esta prerrogativa é essencial para a efetividade da regulação e encontra amparo no poder de polícia administrativa, que não se extingue com o fim do vínculo contratual.

259. O art. 103, § 3º da minuta em análise dispõe que: “A ANTT e a concessionária poderão celebrar termo de ajustamento de conduta tendo por objeto a conversão de penalidades não transitadas em julgado em saldo a ser considerado na apuração de haveres e deveres”.

260. A Resolução nº 5.823/2018 estabeleceu a disciplina geral dos termos de ajustamento de conduta (TACs) no âmbito da ANTT. Em seu art. 1º, §3º, previu expressamente a possibilidade de TAC tendo por objetivo compensar os efeitos de descumprimentos já exauridos, por meio da execução de obrigações não previstas originalmente no instrumento de outorga, configurando a modalidade de "TAC Multas".

261. Nesse contexto, o art. 103, §3º da minuta do RCR5 replica essa lógica ao prever que a ANTT e a concessionária poderão celebrar TAC tendo por objeto a conversão de penalidades não transitadas em julgado em saldo a ser considerado na apuração de haveres e deveres.

262. Ocorre que a superveniência da Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR4) trouxe uma nova disciplina específica para a conversão de penalidades pecuniárias em obrigações de investimento ou outras ações de interesse público, por meio dos **acordos substitutivos** de multas tratados nos arts. 86 e seguintes.

263. Os acordos substitutivos abrangem penalidades ainda em apuração ou com decisão definitiva, desde que não inscritas em dívida ativa (art. 86, §1º):

ACORDO SUBSTITUTIVO DE MULTAS

Art. 86. A ANTT poderá celebrar acordo substitutivo de multas com a concessionária, visando converter penalidades pecuniárias em obrigações de investimento ou outras ações de interesse público, em benefício dos usuários da concessão.

§ 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.

264. Por sua vez, o art. 97 do RCR4 afasta expressamente a aplicabilidade de "TAC Multas" do art. 1º, §3º da Resolução nº 5.823/2018 para as concessões rodoviárias:

Art. 97. A espécie de termo de ajustamento de conduta na modalidade multas, prevista no art. 1º, § 3º da Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, deixa de ser aplicável às concessões rodoviárias a partir da vigência desta norma.

265. No âmbito das concessões rodoviárias, após o advento do RCR4, o TAC passou a ser específico para o ajuste de condutas *stricto sensu*:

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.

266. Nesse cenário, a manutenção da previsão de TAC para converter penalidades não transitadas em julgado no art. 103, §3º do RCR5 não se harmoniza com a lógica trazida pelo RCR4.

267. Assim, sugerimos:

Redação atual	Redação sugerida
Seção III - Saldo de multas Art. 103. O saldo de multas transitadas em julgado e não pagas será considerado como débito da concessionária. §1º A Superintendência competente adotará as providências necessárias para priorizar a instrução dos processos administrativos sancionadores e aplicação das penalidades. §2º Os processos administrativos sancionadores que ainda não possuem decisão administrativa definitiva deverão ser concluídos: I - até seis meses após: a) a extinção do contrato de concessão pelo advento do termo; b) a instauração do processo administrativo de caducidade;	Seção III - Saldo de multas Art. 103. O saldo de multas não pagas será considerado como débito da concessionária. Parágrafo único. A ANTT e a concessionária poderão celebrar acordo substitutivo de multas na forma da regulamentação específica, cujo saldo será considerado na apuração de haveres e deveres.

c) a decisão judicial que declarar a rescisão ou anulação do contrato de concessão; ou

d) a decretação da falência ou extinção da concessionária.

II - até um ano antes do termo final do termo aditivo de relicitação; e

III - até três meses após instauração de processo de encampação ou provocação do Ministério Setorial quanto ao potencial interesse em encampar a concessão.

§3º A ANTT e a concessionária poderão celebrar termo de ajustamento de conduta tendo por objeto a conversão de penalidades não transitadas em julgado em saldo a ser considerado na apuração de haveres e deveres.

Seção V - Passivos contingentes

Art. 105

268. No *caput* do dispositivo, sugerimos nova redação que elenca, de modo exemplificativo, os tipos de créditos e débitos classificáveis como passivos contingentes, em contraposição à redação anterior que, de modo genérico, os restringia a débitos e créditos desprovidos de liquidez e certeza. O rol exemplificativo confere flexibilidade necessária para abranger situações não expressamente previstas, mas que compartilham características essenciais com aquelas elencadas na norma.

269. O §1º desse artigo prevê que a Superintendência competente informará à Diretoria os passivos contingentes com base em informações apresentadas pela Procuradoria. Ocorre que não é atribuição própria da Procuradoria manter um acervo completo e atualizado de todos os processos envolvendo a Agência e as concessionárias.

270. A Procuradoria atua na representação judicial e extrajudicial da ANTT, mas o controle e catalogação desses processos é uma atividade administrativa afeta às áreas técnicas da Agência.

271. Certamente, a Procuradoria pode e deve auxiliar na identificação e quantificação dos passivos contingentes relevantes para fins de encerramento contratual, prestando as informações disponíveis e necessárias. Mas a responsabilidade primária pelo levantamento e consolidação desses dados é da Superintendência competente, que poderá se valer, como subsídio, das informações fornecidas pela Procuradoria e pelas demais áreas técnicas envolvidas (e não apenas "com base" nas informações da Procuradoria, como consta da redação atual).

272. Assim, sugere-se ajustar a redação do §1º do art. 105 para melhor refletir esse papel de apoio e subsídio da Procuradoria, sem lhe atribuir uma função que é própria das áreas técnicas.

273. No §2º, a nova redação "que possam gerar" em substituição a "que ensejem" evidencia melhor o caráter potencial das contingências. O §3º foi aprimorado para maior clareza, substituindo "circunstâncias do caso demonstrarem" por "houver evidências que indiquem", terminologia mais precisa e objetiva.

274. Os §§4º e 5º receberam ajustes pontuais de redação que, embora não alterem sua substância, conferem maior fluidez ao texto e eliminam expressões redundantes, como a substituição de "de que trata" por "mencionada" no §4º.

275. Assim sugerimos:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Seção V - Passivos contingentes</p> <p>Art. 105. Os débitos e créditos desprovidos de liquidez e certeza, decorrentes de processos judiciais, arbitrais ou de controle externo ainda em curso no encerramento da concessão, serão considerados passivos contingentes.</p> <p>§1º A Superintendência competente, com base em informações apresentadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT, informará à Diretoria os</p>	<p>Seção V - Passivos contingentes</p> <p>Art. 105. Consideram-se passivos contingentes, dentre outros:</p> <p>I - os débitos e créditos decorrentes de processos judiciais, arbitrais ou de controle externo em curso no encerramento da concessão;</p>

<p>passivos contingentes, indicando, sempre que possível, o respectivo valor estimado, ao submeter os cálculos dos haveres e deveres para homologação pela Diretoria.</p> <p>§2º A existência de passivos contingentes que ensejem débitos e créditos entre as partes não obsta a conclusão do processo de apuração de haveres e deveres.</p> <p>§3º A Diretoria poderá determinar a retenção de pagamento à concessionária, no todo ou em parte, para assegurar a cobertura de eventual passivo contingente em favor da ANTT ou do Poder Concedente, quando as circunstâncias do caso demonstrarem alta probabilidade de crédito em favor destes.</p> <p>§4º A retenção de que trata o §3º poderá ser implementada em conta vinculada da concessão ou qualquer outra forma que assegure seu pagamento posteriormente.</p> <p>§5º O saldo residual relativo aos débitos e créditos decorrentes de passivos contingentes será cobrado e pago conforme forem sendo liquidados, sem prejuízo da realização de retenção na forma do §3º.</p>	<p>II - as multas aplicadas pela ANTT com exigibilidade suspensa por decisão judicial ou arbitral, quando não lastreadas em garantia idônea nos respectivos processos;</p> <p>III - os valores em apuração em processos administrativos da ANTT ainda não transitados em julgado.</p> <p>§1º A Superintendência competente, com o auxílio da Procuradoria Federal junto à ANTT, informará à Diretoria os passivos contingentes e seus valores estimados ao submeter os cálculos dos haveres e deveres para homologação.</p> <p>§2º A existência de passivos contingentes que possam gerar débitos e créditos entre as partes não impede a conclusão do processo de apuração de haveres e deveres.</p> <p>§3º A Diretoria poderá determinar a retenção, total ou parcial, de valores a serem pagos à concessionária, com o intuito de garantir a cobertura de eventual passivo contingente em favor da ANTT ou do Poder Concedente, quando houver evidências que indiquem alta probabilidade de crédito em favor destes.</p> <p>§4º A retenção mencionada no §3º poderá ser realizada por meio de conta vinculada à concessão ou por qualquer outra forma que assegure o pagamento posterior dos valores devidos.</p> <p>§5º O saldo residual relativo aos débitos e créditos decorrentes de passivos contingentes será cobrado e pago conforme sua liquidação, sem prejuízo da retenção prevista no §3º.</p>
--	---

Capítulo V - Prorrogação E Extensão De Prazo Da Concessão

CAPÍTULO V

Arts. 106 a 115

Seção I Prorrogação e alteração de prazo da concessão

276. Antes de se adentrar na análise do Capítulo V do RCR propriamente dito, cabe elucidar os diferentes institutos jurídicos que envolvem a modificação do prazo contratual original das concessões rodoviárias, conforme delineado pela Lei nº 13.448/2017 e pelos recentes acórdãos do TCU que analisaram a 5ª etapa de concessões rodoviárias.

277. Conforme exposto no Acórdão nº 762/2024-TCU-Plenário, são três as hipóteses de modificação do prazo contratual:

- a) *Prorrogação contratual ordinária ou antecipada*: é a terminologia adequada para as hipóteses previstas no art. 4º da Lei nº 13.448/2017, que permite a modificação do prazo contratual por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato,

realizada ao término do prazo (prorrogação *ordinária*) ou de modo antecipado (prorrogação *antecipada*), a critério do Poder Concedente e de comum acordo com o contratado.

b) *Alteração de prazo vigência contratual*: utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de caso fortuito, força maior, fato da administração ou fato do príncipe. Encontra fundamento no art. 9º, §4º, da Lei 8.987/1995 e é disciplinada normativamente pela ANTT no âmbito do 3º Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR3). Importante ressaltar que a alteração de prazo para reequilíbrio não se confunde com as hipóteses de prorrogação contratual.

c) *Extensão contratual*: prevista no art. 32 da Lei nº 13.448/2017 para os casos em que houver estudos ou licitação em andamento para substituição do contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto, autorizando-se a extensão do prazo, justificadamente, por até 24 meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

278. Importa ressaltar que a ANTT já estabelece em seu arcabouço normativo a diferença entre alteração e prorrogação de prazo contratual. Isso pode ser verificado no art. 81 da Resolução ANTT 6.032/2023, que aprovou a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR3), voltada à gestão econômico-financeira dos contratos.

279. O citado artigo prevê a "alteração do prazo da concessão" como um dos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, ao lado de outros instrumentos como alteração tarifária, aporte público e modificação de obrigações contratuais. Trata-se, portanto, de mecanismo regulatório distinto da prorrogação contratual prevista na Lei 13.448/2017.

280. Enquanto a alteração do prazo é um dos meios para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em face de caso fortuito, força maior, fato da administração ou fato do príncipe, a prorrogação contratual ou antecipada vincula-se aos requisitos e condições estabelecidos na Lei 13.448/2017, como a previsão em edital, a comprovação da vantajosidade e a limitação a uma única vez.

281. Na mesma linha, a modelagem contratual da 5ª etapa de concessões rodoviárias também já incorporou a diferenciação entre prorrogação, extensão e alteração de prazo, alinhando-se com a Lei nº 13.448/2017.

282. Veja-se a minuta de contrato relativo à concessão da rodovia BR-364/RO, denominada Rota Agro Norte - Centro-Norte 5 (CN-5) - 50500.167981/2024-97 (SEI n.º 26689933), cujo edital foi recentemente publicado:

3 Prazo da Concessão

3.1 O Prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos contados a partir da Data da Assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

3.2 O presente Contrato poderá ser prorrogado por uma única vez, inclusive de forma antecipada, a critério do Poder Concedente e de comum acordo com a Concessionária, por no máximo 30 (trinta) anos, nos termos da legislação vigente e em conformidade com os critérios e procedimentos estabelecidos em normativo específico.

3.2.1 A prorrogação prevista na subcláusula 3.2 somente poderá ocorrer se a Concessionária não tiver procedimento de caducidade instaurado e comprovar o atingimento dos critérios adicionais de admissibilidade definidos na legislação vigente e em regulamento específico da ANTT. 3.2.2 Enquanto não for editado o regulamento de que trata a subcláusula

3.2.1, deverá ser observado o critério de cumprimento acumulado de 80% (oitenta por cento) das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, calculado com base nos percentuais de execução física apurados pela ANTT para fins de aplicação do Fator D, conforme previsto na Tabela II do Anexo

3.3 Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do Contrato, o prazo de vigência poderá ser estendido nos termos da legislação, com anuência da Concessionária e mediante celebração de termo aditivo, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

3.4 Os atos administrativos pertinentes à prorrogação do Contrato deverão ser adequadamente motivados pela ANTT, inclusive quanto ao prazo fixado, observada a legislação que rege a matéria e os critérios e procedimentos estabelecidos em normativo específico.

3.5 Para a celebração do instrumento contratual de prorrogação, deverão ser observadas as seguintes obrigações:

(i) previsão do respectivo prazo, das obras ou dos serviços a serem executados, os valores estimados e a Tarifa de Pedágio a ser cobrada; e

(ii) cumprimento das condições e exigências definidas na legislação vigente e em regulamentação da ANTT.

3.6 A Tarifa de Pedágio a ser cobrada no período contratual adicionado considerará os investimentos, custos operacionais, de manutenção e de conservação calculados

(....)

23.3 Meios para a Recomposição

23.3.1 Ao final do procedimento indicado na subcláusula anterior, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a ANTT deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, incluindo, mas não se limitando a:

(i) transferência de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação;

(ii) aumento ou redução da alíquota de Recursos Vinculados sobre a Receita Bruta destinados à Conta de Retenção ou à Conta de Ajuste;

(iii) aumento ou redução do valor da Tarifa de Pedágio;

(iv) modificação de obrigações contratuais da Concessionária;

(v) estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização de praças de pedágio; ou

(vi) alteração do prazo de concessão, por no máximo 5 (cinco) anos.

283. Essa distinção já reconhecida pela Agência deve ser refletida adequadamente na redação de novos normativos.

284. Fixadas essas premissas conceituais, passa-se ao exame do Capítulo V do RCR5. Verifica-se que os dispositivos ali contidos não diferenciam com precisão os institutos da prorrogação, extensão e alteração contratual, tratando-os genericamente sob a nomenclatura de "prorrogação" e "extensão", em dissonância com as definições trazidas pela Lei nº 13.448/2017.

285. Ademais, o regulamento também não esclarece que a ampliação ou redução de prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro não pode ser tratada juridicamente como prorrogação, mas sim como alteração contratual.

286. Esse tratamento adotado pelo RCR5 acaba por gerar insegurança jurídica e pode ensejar divergências interpretativas na aplicação dos diferentes institutos.

287. Portanto, constata-se uma falta de uniformidade entre o Capítulo V do RCR5, a Lei nº 13.448/2017 o RCR3 e os contratos da 5ª etapa no que tange ao tratamento dos referidos institutos.

288. Nesse contexto, faz-se necessário um esforço conjunto no âmbito da Agência para promover a adequação do Capítulo V do RCR5, em observância à Lei nº 13.448/2017, o RCR3, a atual modelagem contratual da 5ª etapa de concessões e com as balizas fixadas pelo TCU nos Acórdãos nº 762/2024.

289. Em adendo, ao analisar a modelagem da 5ª etapa de concessões, verifica-se que os contratos estabelecem critérios mais abrangentes e objetivos para a prorrogação. De fato, a subcláusula 3.1.1 do contrato padrão determina que, enquanto não houver regulamentação específica da ANTT, deverá ser observado o critério de cumprimento acumulado de 80% das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, calculado com base nos percentuais de execução física apurados para fins de aplicação do Fator D.

290. Ocorre que o RCR5, sendo o instrumento regulatório adequado para disciplinar essa matéria, não trouxe os parâmetros gerais para admissibilidade da prorrogação contratual. Recomenda-se, portanto, que a área técnica competente avalie a possibilidade de incorporar ao RCR5 parâmetros objetivos como referenciado na modelagem da 5ª etapa.

291. Ainda nesta Seção, especificadamente quanto à prorrogação do prazo contratual, reputamos necessários outros ajustes.

292. Primeiro, o §1º do art. 106 estabelece como hipótese autônoma de prorrogação o "interesse público". Ocorre que o interesse público não constitui fundamento isolado para prorrogação contratual, mas sim pressuposto necessário de toda e qualquer alteração em contratos administrativos, conforme decorre do art. 37, caput da Constituição Federal.

293. Outro ponto que merece especial atenção é a previsão de duas hipóteses de prorrogação vinculadas a incentivos por desempenho - altos níveis de performance e pontuação destacada no *International Road Assessment Programme* (Irap) - ambas limitadas a um prazo de prorrogação de até cinco anos.

294. A justificativa para a prorrogação “por desempenho” pode ser encontrada no documento **Anexo COMENTÁRIOS À MINUTA DO RCR5 (26579154)**:

545. A decisão de prorrogar o prazo da concessão é discricionária, o que significa que cabe à ANTT tomar essa decisão com base em sua análise e julgamento. Além disso, destaca que não há direito adquirido da concessionária à prorrogação.

546. Tal dispositivo encontra amparo legal na Lei nº 13.448/2017:

Art. 5º ... §1º As prorrogações previstas no caput deste artigo poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria e estarão sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente. (grifo nosso)

547. Como critério para a concessão da prorrogação contratual, o §2º destaca que as concessionárias deverão apresentar altos níveis de desempenho e atingir pontuação de destaque na metodologia de segurança viária do International Road Assessment Programme (IRAP). Essa medida visa estimular melhorias contínuas na qualidade dos serviços prestados e na segurança das estradas, oferecendo até cinco anos adicionais de concessão como recompensa pelo desempenho superior. Também está alinhada à política pública estabelecida pela União na Portaria nº 995, de 17 de outubro de 2023, do Ministério do Transportes: 150

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

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

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

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

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

548. Essa abordagem traz benefícios diretos aos usuários, incentivando concessionárias a investirem em estruturas mais seguras e eficientes, além de fomentar inovações e melhores práticas. Ao atrelar a prorrogação a critérios de desempenho, a proposta promove competitividade saudável e responsabilidade entre as empresas, elevando os padrões do setor.

295. Em que pese sejam hipóteses elencadas na Portaria nº 995, de 17 de outubro de 2023, do Ministério do Transportes, verifica-se uma simples replicação dos dispositivos da portaria ministerial, sem uma regulamentação da forma e critério para essa modalidade de prorrogação, tampouco é especificado o que serão considerados “altos níveis de desempenho” e “pontuação de destaque”.

296. Ademais, uma previsão de ampliação automática de prazo vinculada a indicadores de desempenho, sem especificar o necessário equilíbrio econômico-financeiro desconsidera que toda prorrogação demanda uma completa remodelagem econômico-financeira com recálculo tarifário que reflitam as novas obrigações pactuadas. Não é cabível uma previsão de ampliação de prazo “por prêmio”, em que a concessionária faça jus a uma tarifa desconectada das obrigações contratuais pactuadas.

297. Lado outro, a proposta de prorrogação “por desempenho” nos parece conter uma distorção significativa em sua lógica: enquanto a Lei nº 13.448/2017 permite prorrogações pelo prazo original do contrato (tipicamente 30 anos), o RCR5 estaria limitando injustificadamente o prazo de prorrogação a apenas 5 anos (em cada hipótese) justamente para as concessionárias com melhor performance.

298. Esta inversão representaria um desincentivo às concessionárias com melhor desempenho, que teriam sua prorrogação limitada a períodos muito inferiores ao legalmente permitido, estabelecendo tratamento mais gravoso justamente para aquelas que demonstram excelência na prestação do serviço público.

299. Nesse contexto, sugerimos a exclusão da denominada prorrogação “por desempenho”, ou se se entender por sua permanência, que a norma contemple dispositivos que: a) deixem claro que a prorrogação, ainda que seja por desempenho, demandará novo cálculo tarifário, que reflitam as novas obrigações pactuadas; e b) disciplinem a forma como esse incentivo não se transforme em desincentivo, especialmente, com relação ao limite máximo de prorrogação por 5 (cinco) anos para as concessionárias de alta performance.

300. Sugere-se a seguinte redação para os dispositivos do RCR5 que tratam da matéria:

Redação Atual	Redação Sugerida
<p>CAPÍTULO V - PRORROGAÇÃO E EXTENSÃO DE PRAZO DA CONCESSÃO</p> <p>Seção I Prorrogação de prazo da concessão</p> <p>Art. 106. O contrato de concessão e o instrumento convocatório deverão indicar se a concessão poderá ter seu prazo prorrogado.</p> <p>§1º Caso o contrato indique a possibilidade de prorrogação do seu prazo, essa prorrogação deverá se justificar pelas seguintes hipóteses:</p> <p>I - para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;</p> <p>II - por interesse público; ou</p> <p>III - para inclusão de investimentos não previstos no contrato de concessão.</p> <p>§2º A prorrogação contratual ainda poderá se dar inclusive como mecanismo de incentivo às concessões que:</p> <p>I - apresentarem altos níveis de desempenho, critério que pode garantir uma prorrogação em até cinco anos; e</p> <p>II - atingirem pontuação de destaque, e de acordo com a metodologia do Programa Internacional de Avaliação de Estradas (International Road Assessment Programme — Irap), critério que pode garantir a prorrogação em até cinco anos.</p> <p>§3º A prorrogação de prazo da concessão será formalizada mediante celebração de termo aditivo.</p> <p>§4º O prazo de prorrogação de que trata o caput não pode ser superior ao prazo da concessão estabelecido originalmente, nos termos da legislação vigente.</p> <p>Art. 107. A prorrogação de prazo para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão observará o disposto na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p> <p>Art. 108. A prorrogação de prazo por interesse público será promovida para viabilizar a concessão em benefício dos usuários, considerando as demais alternativas regulatórias existentes, ou outro motivo relevante indicado pelo Poder Concedente.</p>	<p>CAPÍTULO V – PRORROGAÇÃO, EXTENSÃO E ALTERAÇÃO DE PRAZO DA CONCESSÃO</p> <p>Seção I Prorrogação e alteração de prazo da concessão</p> <p>Art. 106 O prazo de vigência do contrato de concessão será estabelecido em seu instrumento, podendo ser alterado nas seguintes hipóteses:</p> <p>I - prorrogação ordinária ou antecipada, respeitados os limites e requisitos estabelecidos nos arts. 4º e 5º da Lei nº 13.448/2017;</p> <p>II - extensão de prazo, nas hipóteses e condições previstas no art. 32 da Lei nº 13.448/2017;</p> <p>III - alteração do prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto no RCR-3;</p> <p>Parágrafo único. A alteração de prazo prevista no inciso III é limitada a 5 (cinco) anos e deve observar o prazo máximo total da concessão, incluída eventual prorrogação.</p> <p>Art. 107. A prorrogação ordinária ou antecipada do prazo da concessão está sujeita à avaliação discricionária da ANTT, após prévia manifestação do Ministério Setorial.</p> <p>Art. 108 A prorrogação ordinária ou antecipada exige estudo técnico prévio que demonstre a vantagem da prorrogação frente à realização de nova licitação, contemplando:</p> <p>I - programa de novos investimentos, quando previstos;</p>

<p>§1º A prorrogação de prazo por motivo de interesse público será submetida à prévia manifestação do Ministério Setorial.</p> <p>§2º A prorrogação de que trata este artigo poderá ou não ser implementada conjuntamente com a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p> <p>Art. 109. Para a inclusão de investimentos não previstos no contrato de concessão poderá ser feita a prorrogação de prazo antecipada, conforme disposto na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.</p>	<p>II - estimativas de custos e despesas operacionais;</p> <p>III - estimativas de demanda;</p> <p>IV - modelagem econômico-financeira;</p> <p>V - diretrizes ambientais, quando exigíveis;</p> <p>VI - questões jurídicas e regulatórias relevantes;</p> <p>VII - valores devidos ao poder público, quando cabível.</p> <p>§2º O estudo técnico e a proposta de prorrogação serão submetidos a procedimento de participação e controle social pelo prazo mínimo de 45 dias.</p> <p>§3º A prorrogação será formalizada por termo aditivo, que deverá prever o cronograma dos novos investimentos e mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos.</p>
---	--

Seção II - Extensão de prazo da concessão

301. A disciplina específica da extensão de prazo contratual no RCR5 representa importante evolução normativa em relação à aplicação analógica que se fazia da Resolução ANTT nº 5.926/2021. A antiga resolução, originalmente voltada para regular a relicitação, era adaptada para tratar também das extensões contratuais, o que gerava insegurança jurídica e inadequações procedimentais.

302. O novo regulamento traz seção própria e detalhada sobre a extensão de prazo, com regras específicas sobre tarifas, obrigações e procedimentos. No entanto, há aspectos que ainda podem ser aprimorados para maior clareza e efetividade da norma.

303. Os artigos 110 e 114 apresentam sobreposição que poderia ser eliminada. Enquanto o art. 110 estabelece a regra geral da possibilidade de extensão por até 24 meses quando houver estudo ou licitação em andamento, o art. 114 repete desnecessariamente este pressuposto ao tratar do procedimento. Uma redação mais adequada manteria os pressupostos materiais concentrados no art. 110, com o art. 114 focado exclusivamente nos aspectos procedimentais, iniciando com remissão ao artigo anterior.

304. No que tange à disciplina da receita tarifária excedente, o §5º do art. 113 merece ajuste para não sugerir que tais valores "pertencem" ao Poder Concedente, já que funcionam como antecipação da indenização devida à concessionária. A redação deveria enfatizar o acúmulo em conta vinculada e a natureza de antecipação do pagamento por investimentos não amortizados, com previsão de atualização monetária.

305. Já o §6º do mesmo artigo mostra-se excessivamente restritivo ao condicionar a dispensa da conta vinculada ao reconhecimento prévio de saldo credor pela ANTT em valor superior à estimativa de receita. Esta exigência formal pode criar obstáculos desnecessários em situações quando houver evidências suficientes de créditos que justificariam a percepção direta da receita excedente pela concessionária. Uma redação mais flexível permitiria avaliação caso a caso pela agência, mantendo sua discricionariedade técnica sem criar entraves procedimentais que possam inviabilizar extensões contratuais legítimas.

306. O §7º do art. 113 visa aprimorar a disciplina da destinação do saldo residual da receita tarifária excedente. A redação atual, ao atribuir ao Ministério Setorial não nos parece adequada, a uma, porque não é competência da ANTT

estabelecer atribuições ao Ministério, a duas, porque são recursos de origem contratual e nesta seara devem ser disciplinados.

307. Ao prever que o próprio termo aditivo discipline a destinação de eventual saldo residual após a apuração de haveres e deveres, a norma preserva a autonomia negocial das partes e permite que a solução seja construída considerando as particularidades de cada concessão. Esta abordagem é mais adequada à natureza bilateral da relação contratual e ao papel do termo aditivo como instrumento que estabelece as regras aplicáveis durante a extensão.

308. Quanto art.115, não reputamos adequado falar em "rescisão do termo aditivo". O termo aditivo não é um contrato autônomo, mas sim um instrumento que modifica o contrato principal de concessão. Assim, o que pode ser rescindido é o próprio contrato de concessão, não o termo aditivo que apenas o alterou.

309. Assim, sugerimos as seguintes alterações na Seção II, observando que há modificações na numeração dos dispositivos, que deve ser objeto de revisão pela Surod:

Redação Atual	Redação Sugerida
<p>Seção II - Extensão de prazo da concessão</p> <p>Art. 110. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que a futura concessionária assumira o sistema rodoviário, a ANTT e a concessionária anterior poderão pactuar a extensão de prazo da concessão por até vinte e quatro meses, nos termos do art. 32 da Lei nº 13.448, de 2017.</p> <p>Art. 111. Durante a extensão de prazo, a concessionária deverá executar as obrigações essenciais de manutenção, conservação e operação que garantam a continuidade na prestação do serviço com segurança e nível adequados, conforme disciplinado em termo aditivo.</p> <p>Parágrafo único. O termo aditivo poderá prever investimentos em recuperação, ampliação de capacidade ou melhorias, se relacionados à segurança ou considerados imprescindíveis à prestação do serviço e desde que exequíveis no prazo contratual remanescente.</p> <p>Art. 112. O termo aditivo de extensão de prazo conterá as seguintes cláusulas, entre outras:</p> <p>I - obrigações das partes, evidenciando a adaptação que se fizer necessária ao Programa de Exploração Rodoviária;</p> <p>II - condições para prestação dos serviços;</p> <p>III - tarifa de pedágio a ser praticada;</p> <p>IV - tarifa calculada, se for o caso;</p> <p>V - garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;</p> <p>VI - sanções pelo descumprimento das obrigações;</p> <p>VII - hipóteses de rescisão;</p> <p>VIII - prazo de vigência;</p>	<p>Seção II - Extensão de prazo da concessão</p> <p>Art. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que a futura concessionária assumira o sistema rodoviário, a ANTT e a concessionária anterior poderão pactuar a extensão de prazo da concessão por até vinte e quatro meses, nos termos do art. 32 da Lei nº 13.448, de 2017.</p> <p>Art. Durante a extensão de prazo, a concessionária deverá executar as obrigações essenciais de manutenção, conservação e operação que garantam a continuidade na prestação do serviço com segurança e nível adequados, conforme disciplinado em termo aditivo.</p> <p>Parágrafo único. O termo aditivo poderá prever investimentos em recuperação, ampliação de capacidade ou melhorias, se relacionados à segurança ou considerados imprescindíveis à prestação do serviço e desde que exequíveis no prazo contratual remanescente.</p> <p>Art. O termo aditivo de extensão de prazo conterá as cláusulas que disciplinem, entre outros aspectos:</p> <p>I – as obrigações das partes, evidenciando a adaptação que se fizer necessária ao Programa de Exploração Rodoviária;</p> <p>II – as condições para prestação dos serviços;</p> <p>III – a tarifa de pedágio a ser praticada;</p> <p>IV – a tarifa calculada, se for o caso;</p> <p>V – as garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;</p> <p>VI – as sanções pelo descumprimento das obrigações;</p> <p>VII – o prazo de vigência;</p>

<p>IX - possibilidade de prorrogação do termo aditivo, observado o limite previsto na legislação; e</p> <p>X - previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p> <p>Parágrafo único. O termo aditivo poderá prever o mecanismo de contas da concessão e o dever da concessionária de contratar e promover a tramitação de receitas pelas contas da concessão, em caso de adoção de tarifa praticada distinta da tarifa calculada.</p> <p>Art. 113. Na definição das tarifas de pedágio aplicáveis durante extensão de prazo da concessão, deverá ser fixada a tarifa correspondente aos serviços que serão prestados durante a vigência do termo aditivo, para sua remuneração, mediante abertura de novo fluxo de caixa marginal.</p> <p>§1º Além da tarifa calculada, o termo aditivo poderá estabelecer a tarifa a ser praticada, com vistas à preservação da estabilidade tarifária.</p> <p>§2º A tarifa calculada será aquela suficiente para remunerar os serviços relacionados de manutenção, conservação, monitoração e operação necessários para o período determinado, observados os parâmetros contratuais mínimos exigidos.</p> <p>§3º Adicionalmente, na fixação da tarifa calculada, deverão ser observadas:</p> <p>I - as projeções de tráfego, a serem feitas considerando as taxas de crescimento reais observadas nos últimos trinta e seis meses, que serão substituídas posteriormente pelo tráfego real;</p> <p>II - as projeções de receitas financeiras, considerando os mesmos percentuais dos estudos das concessões de rodovias realizadas nos últimos trinta e seis meses; e</p> <p>III - as projeções dos valores de receitas extraordinárias a serem revertidos à modicidade tarifária, se for o caso, que serão substituídas posteriormente pelo valor apurado.</p> <p>§4º À concessionária será assegurada a remuneração com base em margem obtida pela razão entre o fluxo de caixa livre do projeto e a receita total líquida anual, verificada nos estudos de viabilidade que</p>	<p>VIII - a possibilidade de prorrogação do termo aditivo, observado o limite previsto na legislação;</p> <p>IX - a destinação de eventual saldo residual da receita tarifária excedente após o encerramento da apuração de haveres e deveres.</p> <p>Parágrafo único. O termo aditivo deverá prever o mecanismo de contas da concessão e o dever da concessionária de contratar e promover a tramitação de receitas pelas contas da concessão, em caso de adoção de tarifa praticada distinta da tarifa calculada.</p> <p>Art. Durante a extensão de prazo da concessão, a tarifa de pedágio será calculada para remunerar exclusivamente os serviços de manutenção, conservação, monitoração e operação necessários ao período adicional, observados os parâmetros contratuais mínimos, com a abertura de novo fluxo de caixa marginal.</p> <p>§1º Além da tarifa calculada, o termo aditivo poderá estabelecer a tarifa a ser praticada, com vistas à preservação da estabilidade tarifária</p> <p>§2º Na fixação da tarifa calculada, deverão ser observadas:</p> <p>I - as projeções de tráfego, a serem feitas considerando as taxas de crescimento reais observadas nos últimos trinta e seis meses, que serão substituídas posteriormente pelo tráfego real;</p> <p>II - as projeções de receitas financeiras, considerando os mesmos percentuais dos estudos das concessões de rodovias realizadas nos últimos trinta e seis meses; e</p> <p>III - as projeções dos valores de receitas extraordinárias a serem revertidos à modicidade tarifária, se for o caso, que serão substituídas posteriormente pelo valor apurado.</p> <p>§3º À concessionária será assegurada a remuneração com base em margem obtida pela razão entre o fluxo de caixa livre do projeto e a receita total líquida anual, verificada nos estudos de viabilidade que fundamentaram editais de concessão aprovados pela ANTT nos trinta e seis meses que antecederem a sua celebração.</p> <p>§4º A receita tarifária excedente, decorrente da diferença de arrecadação entre a tarifa praticada e a tarifa calculada:</p>
--	---

<p>fundamentaram editais de concessão aprovados pela ANTT nos trinta e seis meses que antecederem a sua celebração.</p> <p>§5º A receita tarifária excedente, decorrente da diferença de arrecadação entre a tarifa praticada e a tarifa calculada, pertencerá ao Poder Concedente e deverá ser acumulada em conta vinculada da concessão.</p> <p>§6º Poderá ser dispensada a adoção do mecanismo de conta vinculada da concessão caso haja reconhecimento pela ANTT de saldo credor em favor da concessionária em valor superior à estimativa de receita a ser arrecadada, hipótese em que a receita tarifária excedente será percebida diretamente pela concessionária e será considerada em apuração de haveres e deveres.</p> <p>§7º A destinação do saldo residual da receita tarifária excedente, após o encerramento da apuração de haveres e deveres, será definida pelo Ministério Setorial.</p> <p>Art. 114. Havendo estudos de viabilidade da futura licitação em elaboração ou licitação em andamento, a Superintendência competente poderá, de ofício, recomendar a extensão de prazo da concessão.</p> <p>§1º Na instrução do processo, a Superintendência competente deverá:</p> <p>I - consultar o ministério setorial quanto à conveniência e oportunidade da extensão de prazo da concessão, em pelo menos nove meses que antecederem o termo final do contrato de concessão; e</p> <p>II - recebida a manifestação do Ministério Setorial, informar o seu teor e consultar a concessionária quanto ao seu o interesse na extensão de prazo.</p> <p>§2º A Superintendência competente apresentará proposta de termo aditivo, fundamentada em manifestação técnica.</p> <p>§3º A concessionária disporá do prazo de trinta dias para manifestar sua concordância em relação à proposta de termo aditivo, prorrogável por mais quinze dias, a critério da Superintendência competente, quando houver prazo suficiente até o termo final do contrato de concessão.</p>	<p>I – poderá ser acumulada em conta vinculada da concessão; e</p> <p>II - será considerada como antecipação do pagamento da indenização por investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, sendo atualizada pelo IPCA e pelo custo médio ponderado de capital regulatório vigente ao tempo da celebração do termo aditivo.</p> <p>§5º Poderá ser dispensada a adoção do mecanismo de conta vinculada da concessão quando houver evidências suficientes de créditos em favor da concessionária que justifiquem a percepção direta da receita tarifária excedente, hipótese em que esta será considerada em apuração de haveres e deveres.</p> <p>Art. Nos casos do art. 110, a Superintendência competente poderá, de ofício, recomendar a extensão de prazo da concessão.</p> <p>§1º instrução do processo, a Superintendência competente deverá:</p> <p>I - consultar o ministério setorial quanto à conveniência e oportunidade da extensão de prazo da concessão, em pelo menos nove meses que antecederem o termo final do contrato de concessão; e</p> <p>II - recebida a manifestação do Ministério Setorial, informar o seu teor e consultar a concessionária quanto ao seu o interesse na extensão de prazo.</p> <p>§2º A Superintendência competente apresentará proposta de termo aditivo, fundamentada em manifestação técnica.</p> <p>§3º A concessionária disporá do prazo de trinta dias para manifestar sua concordância em relação à proposta de termo aditivo, prorrogável por mais quinze dias, a critério da Superintendência competente, quando houver prazo suficiente até o termo final do contrato de concessão.</p> <p>§4º A Superintendência competente e a concessionária poderão empreender tratativas para conclusão das negociações a respeito do termo aditivo.</p> <p>§5º O termo aditivo será submetido à deliberação da Diretoria, ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT.</p> <p>Art. A extensão de prazo poderá ser encerrada antecipadamente por deliberação da Diretoria:</p>
---	--

<p>§4º A Superintendência competente e a concessionária poderão empreender tratativas para conclusão das negociações a respeito do termo aditivo.</p> <p>§5º O termo aditivo será submetido à deliberação da Diretoria, ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT.</p> <p>Art. 115. O termo aditivo poderá ser rescindido por deliberação da Diretoria:</p> <p>I – em caso de descumprimento, pela concessionária, das obrigações constantes do termo aditivo celebrado; ou</p> <p>II – em caso de conclusão da licitação e aptidão da futura concessionária para assunção do sistema rodoviário.</p>	<p>I - em caso de descumprimento, pela concessionária, das obrigações estabelecidas para o período de extensão; ou</p> <p>II - em caso de conclusão da licitação e aptidão da futura concessionária para assunção do sistema rodoviário.</p>
--	--

Capítulo VI – Intervenção

310. O Capítulo VI dedica-se a detalhar, dentro do âmbito de competência da ANTT, o procedimento de intervenção. Segue a análise dos dispositivos propostos, tendo como parâmetro especialmente o Capítulo IX da Lei nº 8.987, de 1995, que disciplina o tema.

Artigo 116

311. O caput art. 116 descreve as hipóteses gerais para a intervenção, em consonância com o disposto no art. 32 da Lei nº 8.987, de 1995. **Sugere-se** apenas um ajuste redacional com a inclusão do artigo “o”, no início do dispositivo (“O Poder Concedente...”).

312. O parágrafo único do art. 116 especifica a possibilidade de decretação quando houver indícios de fraude ou gestão temerária de recursos da concessão. A proposta é adequada, pois não há dúvida que essas duas hipóteses justificam a intervenção para a finalidade descrita no *caput*. Todavia, para deixar clara a amplitude das hipóteses justificadoras da intervenção, **sugere-se** o acréscimo da expressão “dentre outras hipóteses”, nos termos que seguem:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 116. (...)</p> <p>Parágrafo único. A intervenção poderá ser decretada quando houver indícios de fraude ou gestão temerária de recursos da concessão.</p>	<p>Art. 116. (...)</p> <p>Parágrafo único. A intervenção poderá ser decretada, <u>dentre outras hipóteses</u>, quando houver indícios de fraude ou gestão temerária de recursos da concessão.”</p>

Artigo 117

313. O caput do art. 117 avança ao disciplinar o procedimento de intervenção. **Recomenda-se**, todavia, em razão das competências da Agência e do Poder Concedente, a seguinte redação:

Redação atual	Redação sugerida

Art. 117. A Superintendência competente poderá, de ofício, recomendar à Diretoria, que indique ao Ministério Setorial, a decretação de intervenção, em processo administrativo que fundamente a adoção da medida quanto:	Art. 117. A ANTT, ouvido o Ministério setorial, poderá recomendar, de ofício, a decretação de intervenção, em processo administrativo que fundamente a adoção da medida quanto: (...)”
--	--

314. O inciso III do art. 117 refere-se à “pessoa física” a ser designada como interventor. Vale alertar que, a partir da leitura da Lei nº 8.987, de 1995, não há óbice jurídico à definição de pessoa jurídica como interventor, de modo similar ao que ocorre em recuperações judiciais, conforme prescreve o art. 21 da Lei nº 11.101, de 2005, *verbis*:

“Art. 21. O administrador judicial será profissional idôneo, preferencialmente advogado, economista, administrador de empresas ou contador, ou pessoa jurídica especializada.

Parágrafo único. Se o administrador judicial nomeado for pessoa jurídica, declarar-se-á, no termo de que trata o art. 33 desta Lei, o nome de profissional responsável pela condução do processo de falência ou de recuperação judicial, que não poderá ser substituído sem autorização do juiz.”

315. Desse modo, **sugere-se** que a área técnica **avalie** a possibilidade de se excluir a expressão “pessoa física” do dispositivo, de modo a se admitir a atuação de pessoas jurídicas como interventor. Neste caso, caberá ajustar o § 2º, relativo à remuneração, que poderá ser definida no processo de designação do interventor, de modo fundamentado. Também aqui pode ser adotado como parâmetro a disciplina da Lei nº 11.101, de 2005, para a remuneração de administradores judiciais. **Recomendável**, ademais, na hipótese de pessoa jurídica exercer função de interventor, que se estabeleça a definição de um dos integrantes como responsável principal pela condução do processo de intervenção, de modo similar ao indicado no dispositivo da Lei nº 11.101, de 2005, acima transcrito.

316. Ainda no art. 117, **sugere-se** alteração do § 3º, no sentido de que o sigilo, quando necessário, seja mantido até a decretação da intervenção. De fato, nas hipóteses em que se verificar a necessidade de sigilo para resguardar a efetividade da medida, faz sentido que ele seja mantido até a deliberação que de fato dá início às ações interventivas, lembrando que a partir do decreto de intervenção é que se instaura o procedimento administrativo “para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa,” nos termos do art. 33 da Lei nº 8.987, de 1995.

317. Considerada a autonomia institucional da Agência, **recomenda-se** a eliminação do § 4º do art. 117 (“A Superintendência competente poderá promover consulta ao Ministério Setorial, em caráter não vinculante, para obter recomendações sobre a indicação da pessoa designada como interventor”).

318. Em relação ao § 5º do art. 117, **sugere-se** alteração redacional para prever procedimento simplificado de escolha, o que dará transparência e permitirá avaliação em concreto da competência e experiência do candidato. **Sugere-se**, desse modo, uma nova redação para o § 5º (que com a eliminação do § 4º, fica renumerado para § 4º) e a inclusão de um novo parágrafo (que com a renumeração, passa a ser o § 5º) no art. 117.

319. Desse modo, seguem as sugestões de redação para os referidos parágrafos:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 117. (...)</p> <p>§3º Quando necessário ao resguardo da efetividade da intervenção, o processo administrativo será submetido ao sigilo, por decisão devidamente motivada, até a publicação da deliberação da Diretoria.</p> <p>§4º A Superintendência competente poderá promover consulta ao Ministério Setorial, em caráter não vinculante, para obter recomendações sobre a indicação da pessoa que será designada como interventor.</p> <p>§5º O interventor deverá comprovar conhecimentos jurídicos, contábeis, econômicos e financeiros e experiência mínima de dez anos em infraestrutura de rodovias.</p>	<p>Art. 117. (...)</p> <p>§3º Quando necessário ao resguardo da efetividade da intervenção, o processo administrativo será submetido ao sigilo, por decisão devidamente motivada, até a decretação da intervenção.</p> <p>ELIMINAR E RENUMERAR O PARÁGRAFO 5º, CONFORME SEGUE:</p> <p>§ 4º O interventor será escolhido em procedimento de seleção simplificado, a ser conduzido pela Superintendência competente, que selecionará profissional idôneo, preferencialmente advogado, economista, administrador de empresas ou contador, ou pessoa jurídica especializada, com experiência</p>

mínima de 10 anos em infraestrutura, preferencialmente de rodovias.

§ 5º Concluído o procedimento previsto no parágrafo anterior, a Superintendência competente, com as justificativas necessárias, apresentará sugestão de um ou mais nomes para a análise da Diretoria Colegiada, que avaliará o encaminhamento à deliberação do Poder Concedente.

Art. 118

320. Em relação ao art. 118, *caput*, cabe considerar os limites de competência da ANTT e o disposto no art. 32, parágrafo único, da Lei nº 8.987, de 1995, que possui o seguinte teor: “A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.” Considerado o teor da Lei, a competência para decidir sobre a decretação ou não pela intervenção é apenas do Poder Concedente. Também não cabe à ANTT definir o que irá conter no Decreto presidencial, mas apenas instruir o processo administrativo com os elementos necessários para subsidiar a decisão superior. Assim, para fins de adequação aos termos da Lei, **sugere-se** a seguinte redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. 118. A intervenção será aprovada mediante deliberação da Diretoria, e posteriormente chancelada por decreto do Poder Concedente, que conterà: I - o escopo e os objetivos da intervenção; II - o prazo da intervenção; III - a motivação para a intervenção; IV - a designação do interventor; e V - os limites da intervenção.	Art. 118. A proposta de intervenção será submetida à Diretoria, que decidirá pelo encaminhamento ao Poder Concedente, para os fins do art. 32 da Lei nº 8.987, de 1995. Parágrafo único. No caso de encaminhamento ao Poder Concedente, a ANTT apresentará na proposta de intervenção: I - o escopo e os objetivos da intervenção; II - o prazo da intervenção; III - a motivação para a intervenção; IV - a designação do interventor; e V - os limites da intervenção.

Art. 119

321. Em relação ao art. 119, § 1º, **sugere-se** que o prazo de quinze dias para apresentação de informações seja contado a partir da publicação do Decreto de intervenção, o que dispensa a necessidade de notificação.

322. Em relação ao art. 119, § 1º, VI, considerado o escopo do dispositivo, **sugere-se** nova redação para incluir contratos e transações com partes relacionadas, nos seguintes termos:

Redação atual	Redação sugerida
Art. 119. (...) §1º Os administradores cujos mandatos tenham sido suspensos deverão apresentar ao interventor, no prazo de quinze dias, contado da notificação da decretação da intervenção, as seguintes informações: (...) VI - lista de contratos celebrados pela concessionária nos últimos cinco anos.	Art. 119 (...) §1º Os administradores cujos mandatos tenham sido suspensos deverão apresentar ao interventor, no prazo de quinze dias, contado da publicação do Decreto de intervenção, as seguintes informações: (...) VI – lista de contratos e transações celebrados pela concessionária nos últimos cinco anos,

destacando aqueles firmados com partes relacionadas”.

Art. 120

323. O art. 120 prevê que a atuação do interventor na administração da concessionária se pautará pelos objetivos indicados nos incisos I, II e III. A proposta é correta no sentido de delinear de modo mais específico os objetivos a serem alcançados pelo interventor. Todavia, considerada a amplitude dos objetivos da intervenção fixados na Lei nº 8.987, de 1995, a permitir o enfrentamento das diversas circunstâncias que podem ser verificadas no caso concreto, **sugere-se** ajuste redacional para ficar claro que se trata de um rol não exaustivo:

Redação atual	Redação sugerida
Art. 120. O interventor exercerá a administração da concessionária com as seguintes finalidades:	Art. 120. O interventor exercerá a administração da concessionária com as seguintes finalidades, sem prejuízos de outras compatíveis com a intervenção:

Art. 121

324. No art. 121, § 3º, está previsto que “a Superintendência competente realizará análise técnica quanto à manifestação do interventor e à defesa da concessionária, recomendando à Diretoria:

(...) II - a extinção da concessão, de imediato ou em prazo definido, caso demonstrada: (...)”

325. De fato, a Lei nº 8.987, de 1995, no art. 34, faz menção à possibilidade de extinção da concessão (“cessada a intervenção, se não for extinta a concessão...”). Entretanto, entende-se que tal previsão deve ser interpretada com o Capítulo X da Lei, que trata especificamente das hipóteses de extinção. Com efeito, é possível que o processo de extinção decorra do que for apurado na intervenção, mas a partir de uma das figuras do art. 35 e seguintes da Lei nº 8.987, que tratam das hipóteses de extinção e ritos aplicáveis.

326. Portanto, **recomenda-se**, para a hipótese em que o interventor identifique motivos para a extinção da concessão, que seja proposto procedimento específico para extinção, nos termos do art. 35 da Lei de Concessões. Para tanto, **sugere-se** a seguinte redação:

Redação atual	Redação sugerida
Art. 121. (...) §3º A Superintendência competente realizará análise técnica quanto à manifestação do interventor e à defesa da concessionária, recomendando à Diretoria: I - a cessação da intervenção, sem extinção da concessão; ou II - a extinção da concessão, de imediato ou em prazo definido, caso demonstrada: a) a responsabilidade exclusiva da concessionária ou de seus administradores para inadequação da prestação do serviço ou o descumprimento de normas contratuais, regulamentares e legais; ou b) a inviabilidade do restabelecimento da prestação do serviço adequado.	Art. 121. (...) §3º A Superintendência competente realizará análise técnica quanto à manifestação do interventor e à defesa da concessionária, recomendando à Diretoria: I - a cessação da intervenção, sem extinção da concessão; ou II – a abertura de procedimento para a extinção da concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 1995.”

327. No art. 121, § 5º, **sugere-se** a exclusão do inciso III, por fugir aos fins legais, além de ajustar a redação, nos seguintes termos, de modo a deixar claro que podem existir outras ações do interventor durante o processo de intervenção, que obviamente deverão ser compatíveis com o escopo do procedimento e os poderes que lhe foram conferidos no decreto de intervenção:

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 121.(...)</p> <p>§5º Durante o processo de que trata o <i>caput</i>, o interventor poderá apresentar, em nome da concessionária:</p> <p>I - proposta termo de ajustamento de conduta;</p> <p>II - requerimento de ingresso em regime de recuperação regulatória; ou</p> <p>III – requerimento de relicitação.</p>	<p>Art. 121. (...)</p> <p>§5º Durante o processo de que trata o <i>caput</i>, o interventor poderá apresentar, em nome da concessionária:</p> <p>I - proposta termo de ajustamento de conduta;</p> <p>II - requerimento de ingresso em regime de recuperação regulatória, dentre outras iniciativas compatíveis com as finalidades da intervenção.”</p>

328. **Sugere-se** a eliminação do § 6º, pois sua aplicação poderá dar ensejo a um conflito de gestões, o que é incompatível com o regime de intervenção e com os poderes conferidos ao interventor.

Art. 122

329. Pelas razões já apresentadas na análise do art. 121, **recomenda-se** a eliminação do *caput* do art 122. Em decorrência e pelos mesmos motivos, **recomenda-se** a eliminação dos §§ 3º e 4º. Com tais alterações, os §§ 1º e 2º deverão ser reenumerados..

330. No § 5º, que também deverá ser reenumerado, recomenda-se eliminar a expressão “pela concessionária ou pelo acionista controlador”, que consta no inciso I, uma vez que é incompatível com o regime de intervenção e com os poderes do interventor, a quem cabe prestar contas ao Poder Concedente e à Agência Reguladora. Nesse ponto, vale apontar o risco de eventual disciplina em sentido diverso no âmbito do Decreto de intervenção, que irá prevalecer em relação à Resolução da ANTT. Quanto ao inciso II, **sugere-se** a eliminação, em decorrência lógica da eliminação do *caput*, ao qual faz referência.

331. **Recomenda-se** a eliminação integral do § 6º, pelas razões que seguem.

332. Em primeiro lugar, entende-se como inadequada o tratamento de hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro a partir da remissão ao § 1º (que dispõe: “Cessada a intervenção sem extinção da concessão, a gestão da concessionária será restituída aos seus administradores, sendo destituído imediatamente o interventor”). No âmbito da intervenção, o tema é objeto do art. 34 da Lei nº 8.987, de 1995, que dispõe especificamente desta etapa do processo (“Art. 34. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão”). Ou seja, no momento da extinção da intervenção, a previsão legal remete à prestação de contas do interventor e a eventual responsabilidade deste por atos praticados durante a sua gestão. Sem prejuízo disto, os eventuais pedidos de reequilíbrio poderão ser formulados pela via adequada.

333. Em segundo lugar, quanto à remissão ao § 3º, cabe a eliminação em decorrência lógica da recomendação de eliminação do § 3º.

Redação atual	Redação sugerida
<p>Art. 122. Deliberação da Diretoria decidirá a respeito da extinção da concessão, que será enviada ao Poder Concedente com recomendação para revogação do Decreto.</p> <p>§1º Cessada a intervenção sem extinção da concessão, a gestão da concessionária será restituída aos seus administradores, sendo destituído imediatamente o interventor.</p> <p>§2º Na hipótese do §1º, a concessionária deverá se manifestar, em até trinta dias, quanto às medidas necessárias recomendadas pelo</p>	<p>ELIMINAR CAPUT</p> <p>Art. 122. Cessada a intervenção sem extinção da concessão, a gestão da concessionária será restituída aos seus administradores, sendo destituído imediatamente o interventor.</p>

<p>interventor para restabelecimento da prestação do serviço adequado, as quais deverão ser submetidas à avaliação da Diretoria para que sejam adotadas.</p>	<p>§1º Na hipótese do <i>caput</i>, a concessionária deverá se manifestar, em até trinta dias, quanto às medidas necessárias recomendadas pelo interventor para restabelecimento da prestação do serviço adequado, as quais deverão ser submetidas à avaliação da Diretoria para que sejam adotadas.</p>
<p>§3º A extinção da concessão por decorrência da intervenção terá os mesmos efeitos da extinção:</p> <p>I - por caducidade, caso demonstrada culpa exclusiva da concessionária ou de seus agentes; ou</p> <p>II - por relicitação, caso demonstrada culpa concorrente da concessionária e da ANTT ou do Poder Concedente.</p>	<p>ELIMINAR § 3º</p>
<p>§4º A extinção da concessão na hipótese de intervenção observará os procedimentos dispostos para caducidade e para relicitação, no que couber.</p>	<p>ELIMINAR § 4º</p>
<p>§5º O interventor deverá prestar contas de seus atos de gestão:</p> <p>I - a qualquer momento, quando requerido pela Superintendência competente, pela concessionária ou pelo acionista controlador; e</p> <p>II - em até noventa dias contados da deliberação da Diretoria de que trata o <i>caput</i>.</p>	<p>§2º O interventor deverá prestar contas de seus atos de gestão, a qualquer momento, quando requerido pela Superintendência competente.</p>
<p>§6º A concessionária poderá pleitear recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, no caso do §1º, ou consideração em processo de apuração de haveres e deveres, no caso do §3º, dos danos praticados por ato de gestão do interventor, assim como a remuneração e eventuais despesas incorridas pelo interventor.</p>	<p>ELIMINAR O § 6º</p>

Capítulo VII - Operador Temporário

334. A minuta em análise, em seu Capítulo VII, busca instituir e disciplinar a figura do operador temporário para gestão do sistema rodoviário federal em situações específicas. De acordo com a proposta, a ANTT poderia contratar operador temporário para gestão do sistema rodoviário até a assunção desse sistema pelo Poder Concedente ou por futura concessionária na hipótese de (i) Advento do termo contratual, quando a concessionária não manifestar interesse em extensão de prazo da concessão; (ii) caducidade ou falência; (iii) termo final da vigência do primeiro termo aditivo de relicitação; (iv) pagamento da indenização à concessionária em virtude de promulgação de lei autorizando a encampação.

335. Em síntese, pelo modelo proposto, a ANTT contrataria o operador temporário (diretamente, sem licitação) pelo prazo de até dois anos, prorrogável por sucessivas vezes até o limite de mais dois anos. A escolha do contratado se daria por meio de credenciamento prévio de empresas interessadas, cujos critérios de seleção não estão definidos na norma, mas deverão ser estabelecidos em edital.

336. E ainda, a remuneração desse contratado se daria via tarifa de pedágio, podendo ser fixada tarifa distinta da calculada para preservação da estabilidade tarifária.

337. Segundo fundamentado pela SUROD nos Comentários à minuta da Quinta Parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias (SEI 26579154), a possibilidade de contratação de um operador temporário seria medida fundamental para garantir a continuidade do serviço público rodoviário; seria especialmente importante em cenários em que a transição entre concessionárias ou o retorno da concessão ao poder concedente não ocorra de maneira imediata ou ordenada. Sustenta-se que a contratação de um operador temporário evitaria a interrupção dos serviços rodoviários, essenciais para a mobilidade, segurança e economia do país.

338. Sustenta a SUROD que o credenciamento permanente de empresas interessadas em atuar como operadores temporários demonstraria proatividade a fim de assegurar que, em situações de transição ou extinção de contratos de concessão, haja prontamente disponíveis operadores qualificados e preparados para assumir a gestão do sistema rodoviário. Tendo um cadastro permanente de empresas credenciadas, a ANTT poderia agir rapidamente para substituir a concessionária anterior sem a necessidade de iniciar um longo processo de seleção.

339. Sem prejuízo do reconhecimento de que parecem legítimas as preocupações e os receios da SUROD com relação ao período de transição entre concessões ou com as dificuldades que possam decorrer da assunção do trecho pelo Poder Concedente (DNIT), é nosso dever apontar para a ilegalidade e, portanto, inviabilidade do instituto do *operador temporário* da forma como estruturado.

340. Isso porque, como é sabido, a Lei nº 10.233/2001 estabelece com precisão as competências da ANTT e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, destacando-se, no que se refere ao transporte rodoviário, como atribuições da ANTT o dever de publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros e de gestão desses contratos de concessão.

341. Por sua vez, a mesma lei impôs ao DNIT o papel de administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias federais.

342. Ainda que redundante, a Lei nº 10233/2001 cuidou de bem distinguir as competências das duas autarquias, ressaltando que as incumbências conferidas ao DNIT não se aplicam aos elementos da infraestrutura outorgados para exploração indireta pela ANTT. O contrário, por certo, também é verdade: a ANTT não tem qualquer gestão sobre rodovias administradas pelo DNIT.

343. Ou seja, o DNIT é o órgão competente para administrar diretamente a infraestrutura viária federal não concedida; detém, portanto, prerrogativa legal de definir e executar a política de gestão da infraestrutura após a extinção da concessão.

344. Da mesma forma, é possível concluir que não há previsão legal que autorize a ANTT a realizar contratações após a extinção da concessão; a competência regulatória da ANTT está vinculada à existência de uma relação concessória vigente.

345. Nesse contexto, também não há dúvida de que, nos termos do art. 35, §1º da Lei 8.987/95, extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis. Este efeito não é meramente patrimonial, mas implica a efetiva retomada da gestão do ativo público pelo poder concedente (DNIT).

346. Fato é que a ANTT não possui competência residual ou implícita para realizar licitações após a extinção da concessão; a pretensão de licitar "operador temporário" pela ANTT configuraria invasão das competências legalmente atribuídas ao DNIT na medida em que apenas ele possui legitimidade para avaliar e definir a necessidade de intervenções na rodovia, o modelo de contratação mais adequado, os requisitos técnicos e operacionais necessários e também a forma e montante de remuneração do contratado.

347. E ainda, a criação de nova modalidade de delegação, como parece ser o "operador temporário", exigiria autorização legislativa específica. A cobrança de tarifa pressupõe delegação válida do serviço público, que não poderia prescindir de prévio procedimento licitatório, seja por força do art. 175 da Constituição Federal como pelo que dispõe o art.2º da Lei 8987/1995, que transcrevemos:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. (...)

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

(...)

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

348. Não nos parece haver meios de fugir da seguinte sequência: após a extinção da concessão, opera-se a reversão imediata da rodovia ao poder concedente, seguida da assunção da gestão pelo DNIT. Ato contínuo é do DNIT a

avaliação das necessidades da rodovia; é do DNIT a definição da forma adequada de contratação, se necessária, ou acerca da possibilidade de valer-se de contratações já previamente licitadas.

349. Após a extinção da concessão, não há base legal para manutenção da cobrança de pedágio por terceiro que não seja concessionário

350. Diante desses obstáculos, a nosso ver intransponíveis, não nos resta outra conclusão além de nos posicionarmos pela exclusão da figura do “operador temporário” da forma como construída em razão da inconstitucionalidade da proposição, pela incompatibilidade com o regime constitucional de prestação de serviços públicos mediante concessão, por preterir procedimento licitatório sem lei que assim autorize, pela ausência de previsão legal para a figura do operador temporário no setor rodoviário federal, e ainda por representar, em última medida, usurpação, pela ANTT, de competências legalmente atribuídas ao DNIT.

351. Sem prejuízo dessa constatação, o que parece querer a SUROD é possibilidade de que a ANTT promova uma espécie de “concessão de transição”, uma outorga com um volume pequeno de obrigações, e cuja contratação seja célere o bastante a garantir a continuidade do serviço, impedindo que haja solução de continuidade entre concessões “padrão”.

352. Na tentativa de viabilizar uma alternativa que atenda aos anseios da SUROD, propusemos uma redação (inserida no Anexo com a minuta de resolução compilada) que em síntese concebe uma modelagem de concessão em menor tempo de vigência, menor volume de obrigações, concentrada em manutenção e conservação da rodovia até a celebração do contrato de concessão “padrão”.

353. Preservamos a ideia de que o período de vigência seja de prazo máximo de 2 anos, prorrogável até 4 anos; escopo limitado principalmente a serviços de operação, manutenção e conservação; instituição de indicadores de desempenho operacional; controle de receitas via mecanismo de contas vinculadas. Mantem-se a obrigatoriedade de sujeição a procedimento licitatório, preserva-se a supervisão por múltiplas instâncias (Ministério dos Transportes, TCU).

354. Garante-se mais celeridade ao procedimento, sem prejuízo de sua lisura e transparência, por meio de padronização de editais e contratos, regras claras para a transição operacional entre concessionárias, e estabelecimento de procedimentos definidos para prestação de contas e encerramento contratual.

355. Em essência, o regramento proposto busca criar um instrumento jurídico que permita a administração pública manter a operação de rodovias concedidas em situações excepcionais de transição entre contratos, estabelecendo regras claras e mecanismos de controle para esse período intermediário.

Segue a proposta textual para a concessão de transição.

Redação Atual	Redação Sugerida
	<p>3. CAPÍTULO VII – DA CONCESSÃO DE TRANSIÇÃO</p> <p>Seção I - Disposições Gerais</p> <p>Art. 115. A ANTT poderá promover a outorga de concessão de transição para assegurar a continuidade da prestação dos serviços de operação, manutenção e conservação do sistema rodoviário quando a extinção do contrato de concessão ocorrer antes da conclusão do processo licitatório para nova concessão.</p> <p>Art. 116. O prazo da concessão de transição será de até dois anos, prorrogável por sucessivas vezes por deliberação da Diretoria, até o limite de quatro anos.</p> <p>Art. 117. O contrato de concessão de transição deverá conter, entre outras disposições necessárias:</p> <p>I - o programa de exploração rodoviária, como anexo, contemplando os serviços definidos pela ANTT, que poderão abranger operação, manutenção, conservação e monitoração, sendo os investimentos limitados a situações emergenciais;</p> <p>II - as tarifas aplicáveis durante sua vigência, admitida a incidência de reajuste e revisão;</p> <p>III - o mecanismo de contas vinculadas e a obrigação da concessionária de transição de promover a tramitação de receitas por tais contas; e</p> <p>IV - o prazo estimado para conclusão da avaliação de haveres e deveres em face da concessionária anterior, quando aplicável.</p>

Parágrafo único. Na hipótese do inciso III do caput, a instituição do mecanismo de contas vinculadas será condição de eficácia do contrato.

Art. 118. Na definição das tarifas de pedágio aplicáveis durante a concessão de transição:

I - será fixada a tarifa calculada correspondente aos serviços relacionados no programa de exploração rodoviária, observados os parâmetros mínimos de desempenho exigidos;

II - poderá ser estabelecida tarifa praticada distinta da tarifa calculada, com vistas à preservação da modicidade e estabilidade tarifária;

III - a receita tarifária excedente, decorrente da diferença entre a tarifa praticada e a tarifa calculada será acumulada em conta vinculada da concessão; e

IV - a receita tarifária excedente auferida durante a concessão de transição deverá ser depositada em conta vinculada e poderá ser utilizada para:

a) recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão futuro ou do contrato de transição;

b) pagamento de saldo em apuração de haveres e deveres da concessionária anterior; ou

c) remuneração da concessionária de transição por campanhas de recuperação determinadas pela ANTT.

Parágrafo único. A fixação da tarifa calculada e da tarifa praticada observará a mesma metodologia aplicável ao regime tarifário ordinário das concessões rodoviárias federais.

Art. 119. A Superintendência competente desenvolverá edital e minuta de contrato padronizado de concessão de transição, a ser apreciada pela Procuradoria Federal junto à ANTT e aprovada pela Diretoria Colegiada, estabelecendo as regras aplicáveis, inclusive sobre:

I - alocação de riscos;

II - indicadores objetivos de desempenho operacional;

III - hipóteses de extinção antecipada por descumprimento de indicadores;

IV - possibilidade de redução da tarifa praticada em caso de descumprimento das obrigações contratuais;

V - garantias proporcionais aos riscos assumidos; e

VI - mecanismos de proteção do interesse público na execução dos serviços.

Art. 120. A transição operacional entre a concessionária anterior e a concessionária de transição observará as disposições deste Regulamento aplicáveis à transferência de bens e transição entre concessionárias.

Seção II - Da Outorga

Art. 121. A outorga da concessão de transição será precedida de:

I - aprovação do plano de outorga pelo Ministério dos Transportes;

II - aprovação pelo Tribunal de Contas da União; e

III - autorização da Diretoria Colegiada da ANTT para abertura do procedimento licitatório.

Art. 122. A licitação para outorga da concessão de transição será realizada na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 1995.

§1º O edital estabelecerá os requisitos de habilitação técnica e econômico-financeira proporcionais às especificidades do objeto e prazo da concessão de transição.

§2º O critério de julgamento será o menor valor de tarifa calculada do pedágio a ser cobrado dos usuários.

Art. 123. O edital de licitação será acompanhado da minuta do contrato padronizado de concessão de transição e seus anexos, contendo, no mínimo:

- I - o programa de exploração rodoviária;
- II - o quadro de indicadores de desempenho;
- III - as especificações dos serviços;
- IV - as diretrizes para operação rodoviária; e
- V - a estrutura tarifária.

Art. 124. Em caso de descumprimento das obrigações contratuais pela concessionária de transição, a ANTT poderá:

- I - determinar prazo para regularização do serviço;
- II - aplicar as penalidades previstas no contrato; ou
- III - decretar a extinção do contrato de concessão por inadimplência, observado o devido processo legal.

Art. 125. Ao término da concessão de transição:

- I - a concessionária deverá cooperar com a transferência dos serviços e dos bens vinculados à nova concessionária;
- II - será realizada prestação de contas final do sistema de contas vinculadas; e
- III - aplicar-se-ão, no que couber, as regras de reversão de bens e encerramento contratual previstas neste Regulamento.

Art. 126. A supervisão e fiscalização da concessão de transição observará as disposições deste Regulamento, sem prejuízo das condições específicas estabelecidas no contrato padronizado.

Capítulo VIII - Alterações Na Primeira Norma Do Regulamento Das Concessões Rodoviárias - Resolução Nº 5.950, De 20 De Julho De 2021.

356. Quanto às alterações que se busca implementar na Primeira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, tecemos as seguintes considerações.

357. Pretende-se alterar o parágrafo único do art. 5º do RCR1 para que desequilíbrios eventualmente causados por força de alteração de regulamentação da ANTT sejam objeto de recomposição em “revisão extraordinária” e não mais “na revisão subsequente”. Ocorre que ao substituir a expressão "revisão subsequente", prevista no texto original, para "revisão extraordinária", a norma acaba por atrair a aplicação de regras mais restritivas de que trata o art.150 da Resolução nº 6.032, de 2023 (RCR3)

358. Ou seja, o fato de especificar que a recomposição se dará por meio de revisão extraordinária, parece-nos, pode representar um obstáculo, ao invés de, como quer a SUROD com a alteração da norma, evitar que a concessionária enfrente prolongados períodos de desequilíbrio financeiro que poderiam comprometer a qualidade dos serviços prestados ou a viabilidade econômica da concessão.

359. Isso porque as alterações na regulamentação da ANTT podem ser de toda ordem e é possível que venham a envolver, por exemplo, impactos que deverão ser absorvidos por meio de fatores tarifários de reequilíbrio (Fatores A, D, C) que são, conforme definido pelo RCR3, tratados em revisões ordinárias.

360. Atribuir à revisão extraordinária todo e qualquer reequilíbrio decorrente de alteração de norma da ANTT pode, a nosso ver, desvirtuar o instituto. E pior, pode impor entraves indesejáveis, na medida em que, nos termos do §1º do art. 150 do RCR3, para se efetivar a revisão extraordinária é preciso atender a uma série de requisitos, tais como a caracterização de “interesse público relevante”, ganhos imediatos à segurança viária, ou valor mínimo que caracterize efetivo impacto econômico-financeiro.

361. E ainda, não se enquadrando nas hipóteses do §1º do art. 150, poder-se-ia entender que a recomposição por meio de extraordinária se concentraria em períodos de 5 (cinco) anos, para processamento do impacto de eventos de desequilíbrio, como manda o art. 151, também do RCR3.

362. De toda forma, mantida a redação original do artigo não fica afastada a hipótese de que, a depender da alteração promovida pela Agência, a recomposição se dê por meio de extraordinária, respeitadas as regras próprias dessa modalidade de revisão estabelecidas no RCR3.

363. Por estas razões e para evitar conflitos interpretativos futuros, **sugerimos manter a redação original dos art. 5º e 27 RCR1.**

364. O mesmo raciocínio vale para a pretensão de alteração dos §§ 1º e 2º do art. 27 também do RCR1, também para substituir a expressão “revisão subsequente” para “revisão extraordinária”.

365. Busca-se excluir a redação original do §2º do art. 27 para dar-lhe redação completamente nova, que acaba por disciplinar tema próprio do RCR3 (revisões). Além disso, a redação proposta envolve determinação já constante do RCR3, deixando de fazer sentido repetir as mesmas disposições. Vejamos:

"Art. 27.

§2º A repercussão financeira da revisão extraordinária decorrente de termo aditivo deverá ser considerada na revisão ordinária imediatamente subsequente à sua apuração ou, salvo impossibilidade justificada, na revisão ordinária seguinte.

366. Essa disposição já consta do RCR3:

Art. 147. Na revisão ordinária serão considerados exclusivamente os seguintes elementos, relativos ao ano concessão anterior, além de eventuais impactos residuais de eventos pretéritos:

(...)

III - impacto de revisão extraordinária ou repactuação de investimentos e parâmetros de serviço já deliberada pela Diretoria;

367. Ou seja, já resta estabelecido que a revisão ordinária é que concentra a repercussão financeira da revisão extraordinária, seja ela decorrente de termo aditivo ou não.

368. Por esta razão, para evitar que dispositivos diferentes tratem de mesmo tema, sugerimos a exclusão da proposta de redação do §2º do art. 27 do RCR1.

369. A minuta do RCR5 busca também alterar o art. 27, § 5º, III do RCR1 que, impõe, na celebração de aditivo, a previsão do **valor da obrigação** ali objeto de inclusão, alteração ou reprogramação. Pretende-se nesse momento substituir a expressão “valor da obrigação” por “valor estimado ou definitivo da obrigação” como forma de, segundo defende a SUOD, proporcionar flexibilidade e precisão ao permitir ajustes durante a execução das obrigações, mitigar riscos financeiros ao antecipar custos de maneira mais dinâmica.

370. Em que pese reconhecermos as dificuldades reais de se estabelecer o valor da obrigação (o que, de regra, costuma demandar custosa análise de projeto e seu orçamento), é nosso papel reforçar a importância de que nova obrigação seja imposta à concessionária apenas e desde que se saiba de antemão o seu custo.

371. É nosso papel também lembrar **determinação** emanada do Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 2934/2019-TCU/Plenário, no seguinte sentido:

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do *Plenário*, em:

(...)

9.3. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

(...)

9.3.5. abstenha-se de aprovar a inclusão de novos investimentos, de forma condicionada, nos contratos de concessão de rodovias federais, promovendo a inclusão, tão-somente depois que todas as etapas necessárias para a tomada de decisão tenham sido cumpridas e todos os impactos financeiros tenham sido completamente valorados e negociados, em atendimento à Resolução-ANTT 1.187/2005 e ao princípio da motivação dos atos administrativos (art. 2º, da Lei 9.784/1999);

372. Ou seja, o TCU alertou para o fato de que é preciso valorar adequadamente o montante de novos investimentos que se pretende incluir nos contratos de concessão. Isso não significa, contudo, que eventual erro ou equívoco não possa ser posteriormente corrigido. De toda sorte, da leitura do acórdão, não nos parece devido lançar mão de valores meramente estimados.

373. A própria SUOD parece preocupar-se com isso ao pretender incluir dispositivo para estabelecer (no 27-A, §3º) que no caso de se ter apenas valores estimados da obrigação, o reequilíbrio econômico-financeiro da tarifa de pedágio somente poderá ser efetivado na revisão extraordinária após a **aceitação final do projeto executivo e orçamento** pela Superintendência competente.

374. Ou seja, ainda que celebrado aditivo contratual para incluir investimento novo com base em valor estimado, o reequilíbrio só se efetiva após a aceitação final do projeto executivo e do orçamento.

375. Se o reequilíbrio será postergado para depois de aprovado projeto executivo/orçamento, e se, de regra, só se dá efetivo início à obra também depois de aprovado o projeto executivo (ou ao menos apresentado à ANTT, como

manda o art. 24, §1º do RCR2), deixa de fazer sentido celebrar aditivo com valor estimado. Mesmo porque pairará insegurança sobre o valor real do investimento novo: a concessionária possivelmente ficará insegura de se comprometer a determinada obrigação em relação a qual não sabe qual o valor será reconhecido pela Agência; a Agência, de igual forma, assume o dever de reequilibrar obrigação cujo valor não é conhecido, ao menos não com a segurança devida.

376. Para além dessa constatação, é preciso registrar que as inclusões que se pretende fazer no RCR1 acerca da disciplina dos termos aditivos parecem avançar em matéria de revisões e reequilíbrios, concentrada no RCR3, e em questões referentes a aprovação de projetos, assunto cuidado pelo RCR2. Essa dispersão de assuntos nas várias normas rompe com a lógica a partir da qual foi estruturado o Regulamento que se presta a ordenar e organizar em tomos a disciplina dos vários temas afetos às concessões rodoviárias.

377. Nesse sentido, os parágrafos 4º e 5º do art. 27-E atraem para o RCR 1 disposições referentes a análise de projetos que, como é sabido, é tratada no RCR2.

378. A redação proposta a esses parágrafos é a seguinte:

§4º Caso a variação entre o valor estimado e o valor obtido a partir do orçamento do respectivo projeto executivo aceito seja superior a 30% (trinta por cento), para as obras e serviços aprovados no termo aditivo do contrato de concessão, a decisão de inclusão em novo termo aditivo deverá ser ratificada pela Diretoria Colegiada da ANTT como condição prévia à sua celebração.

§5º Caso a variação entre o valor estimado e o valor obtido a partir do orçamento do respectivo projeto executivo aceito seja inferior a 30% (trinta por cento), para as obras e serviços aprovados no termo aditivo do contrato de concessão, fica dispensada a celebração de novo termo aditivo ao contrato.

379. O §4º cria a necessidade de que um segundo aditivo seja celebrado no caso de a diferença entre o que se estimou de investimento e o que se confirmou ser o valor real for superior a 30%. Mas o dispositivo não esclarece se o primeiro aditivo será firmado com condição suspensiva, ou se já terá surtido efeito. A ratificação da Diretoria será em relação ao que foi estabelecido no primeiro aditivo? E se a Diretoria decidir por não ratificar, a obrigação é excluída? Como se dá o reequilíbrio nesses casos?

380. As mesmas dúvidas temos em relação ao §5º: como seria reequilibrada a diferença, nesse caso? Se a diferença for inferior a 30%, mantem-se o valor mesmo assim, seja em proveito ou em prejuízo da concessionária?

381. Diante dessas incertezas, e por parecer matéria deslocada, **sugerimos a exclusão do art. 27-E em sua totalidade.**

382. **Sem prejuízo dessa constatação, de que é imprescindível a definição prévia do montante de investimento a ser incluído no contrato, há hipóteses em que não é possível de fixar de antemão esse valor.** Por exemplo, tratando-se de obrigações de caráter continuado cujos valores dependam de fatores variáveis não controlados pela concessionária, como no caso de impor a ela o dever de emitir notificações de penalidades e suas respectivas postagens dirigidas aos usuários infratores. Ou seja, tem-se a descrição objetiva da obrigação, sabe-se o preço unitário da obrigação, mas não há meios de saber o quanto a concessionária efetivamente custeará a cada ano. Hipótese como essa parece-nos sim viável e possível o estabelecimento de valor estimado, cuja conferência e “pagamento” efetivo fica condicionado ao devido processo de prestação de contas a posteriori.

383. Nesse sentido, pedimos vênias para sugerir redação que endereça essa questão. Tal proposta, decerto, deverá ser apreciada pela SUROD e, como envolve inclusão de obrigações não previstas originalmente nos contratos de concessão, deveria integrar o RCR2, e não o RCR1, por envolver inclusão de obrigação não prevista originalmente:

Art. 46-A. As obrigações de caráter continuado cujos valores dependam de fatores variáveis não controlados pela concessionária poderão ser incluídas no contrato mediante termo aditivo que estabeleça:

I - a descrição precisa da obrigação e sua finalidade;

II - os parâmetros objetivos para quantificação dos serviços;

III - a metodologia de cálculo dos valores, considerando:

a) preços unitários de referência, quando aplicável;

b) critérios de atualização de valores fixados por terceiros;

c) forma de apuração das quantidades realizadas.

IV - procedimento de prestação de contas periódica;

V - mecanismo de compensação dos valores efetivamente incorridos.

§1º O termo aditivo que inclua obrigação nos termos deste artigo deverá prever ciclos anuais de prestação de contas e compensação.

§2º A concessionária manterá registro detalhado da execução das obrigações, permitindo a verificação das quantidades e valores unitários.

§3º Aplica-se o disposto neste artigo às situações em que a definição prévia de valor global seja:

- I - incompatível com a natureza continuada da obrigação;
- II - sujeita a variações significativas não controladas pela concessionária; ou
- III - dependente de preços fixados por terceiros."

384. Quanto à inclusão do **art. 27-F no RCR1**, constata-se a preocupação da SUOD em estabelecer que a qualquer tempo será possível celebrar termos aditivos, desde que haja interesse público relevante, hipótese de *emergencialidade* ou ainda *alteração de contrato sem impacto econômico financeiro*.

385. Ocorre que não há nenhuma norma ou cláusula contratual que limite a realização de termos aditivos por quaisquer razões. O que há, na verdade, é uma incerteza acerca do que deve ser objeto de revisão quinquenal e que tipo de alteração contratual merece ser promovida de imediato.

386. Havendo interesse da Agência em alterar os contratos vigentes, sempre poderá fazê-lo, e isso sempre se dará por meio de aditivo contratual, sem exceção. As restrições referem-se às consequências das alterações contratuais, a forma como essas alterações repercutirão no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, e ainda, se os fundamentos para a mudança haverão de ser construídos em sede de **revisão quinquenal** ou não. É que está devidamente tratado no RCR3.

387. Mas se compreendemos bem a intenção da SUOD, no sentido de distinguir modificações/ajustes contratuais que devam ser discutidos em sede de revisão quinquenal daqueles que não podem aguardar esse procedimento apartado, propusemos redação (no arquivo em anexo) que estabelece situações específicas em que a urgência ou a relevância do assunto exige mudanças contratuais imediatas, organizadas nas seguintes situações, muitas delas já trazidas pela SUOD: Segurança Viária (necessidade de intervir para melhorar, preservar ou restaurar a segurança nas vias); obras ou serviços emergenciais (resposta a situações que envolvam riscos iminentes ou danos ao sistema rodoviário); adequação às obras do Poder Concedente; sistemas e tecnologias (implantação de ferramentas essenciais para supervisão, gestão ou fiscalização do contrato); reprogramação contratual (ajustes em obrigações devido a atrasos ou interferências causadas por fatores externos à responsabilidade da concessionária).

388. O dispositivo deixa claro também que não paira nenhuma restrição tratando-se de modificação contratual sem impacto no equilíbrio econômico-financeiro, e explicita que situações excepcionais, para além daquelas arroladas, que demandem modificação contratual que não pode ser adiada para a revisão quinquenal e cuja demora comprometeria o interesse público.

389. Além disso, (i) exige-se que a urgência seja comprovada tecnicamente, com demonstração dos riscos ou danos que se pretende evitar e impõe-se que (ii) alterações fora das hipóteses descritas devem ser tratadas na revisão quinquenal.

390. Dessa forma, os artigos propostos bem convivem com as disposições do RCR3. Há lá uma preocupação (e também em alguns contratos) de concentrar os cálculos da revisão extraordinária a cada cinco anos, como forma de manter a estabilidade tarifária e reduzir o fardo à ANTT de processar constantes revisões, de menor relevância. Esse intervalo mínimo de 05 anos pode ser desprezado em determinadas hipóteses, tais como em situações de *emergencialidade*.

391. É o que já disciplina o art. 150 do RCR que está sendo aqui parcialmente replicado para tratar agora de aditivo contratual. Por essa razão, a redação que a minuta do RCR5 pretende dar para o §2º do art. 27-F do RCR1 acaba por elencar situações que dispensam a celebração de aditivo. Por exemplo, nem sempre será necessário aditivo contratual para dar cumprimento a decisão judicial; da mesma forma, se já há gatilhos previstos no contrato, não será necessário aditivo para incluir as respectivas obras de ampliação de capacidade condicionadas.

392. Por tais motivos, e para não se criar conflito interpretativo com as disposições hoje vigentes do RCR3, é que promovemos a sugestão de redação ao art. 27-F (conforme norma compilada em anexo).

Capítulo IX - Alterações Na Segunda Norma Do Regulamento Das Concessões Rodoviárias - Resolução Nº 6.000, De 1º De Dezembro De 2022.

393. Tal qual já havíamos defendido no capítulo anterior, não nos parece adequado, além de confrontar determinação do Tribunal de Contas da União, que inclusão ou alteração de obra ou serviço possa ser promovida com valor estimado e com base em projeto funcional.

394. Assim consta da minuta do RCR5 com vistas a alterar a redação do art. 46 do RCR2:

Art. 46. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão poderá ser promovida mediante deliberação da Diretoria em termo aditivo contratual, podendo ser com base

em projeto funcional e valor estimado, cujos efeitos tarifários serão incorporados por meio da revisão extraordinária da tarifa de pedágio, com base em projeto executivo e orçamento aceito.

395. Se os efeitos tarifários serão postergados para depois da aceitação do projeto executivo e do respectivo orçamento, se o início da obra depende da apresentação do projeto executivo à ANTT, não há nenhum ganho com a inclusão da obrigação nova em aditivo com valor estimado e com base em projeto funcional. Cria-se, contudo, um ambiente de insegurança jurídica, seja para a ANTT seja para a concessionária, na medida em que há assunção de obrigação nova cujo montante a ser objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro é incerto.

396. Recomendamos, assim, a manutenção da redação original do art. 46, pelas razões acima expostas, ou que se adeque à redação que propomos no anexo a este parecer.

397. Por sua vez, em relação ao art. 107 do RCR2, sugerimos manter a redação original tendo em vista haver duas impropriedades na alteração pretendida: a primeira em razão da atecnia em se falar em reequilíbrio econômico-financeiro **da tarifa**, sabendo que o equilíbrio econômico-financeiro a ser protegido é o do **contrato**. A segunda é pretender limitar o mecanismo de reequilíbrio à revisão tarifária, tratando-se de implementação do programa de realocação de ocupações. Isso porque o impacto na tarifa é apenas uma das modalidades de reequilíbrio; não faz sentido restringir aqui, de antemão, a adoção de apenas um dos vários mecanismos de reequilíbrio previstos no RCR3.

Do dispute board nas contratações da concessionária

398. No que tange à proposta de inclusão do **art. 142-A do RCR2**, que estabelece a obrigatoriedade de previsão de comitês de resolução de controvérsias em determinados contratos privados celebrados pelas concessionárias, há substanciais vícios materiais que comprometem sua validade jurídica e sua adequação regulatória. É nosso dever alertar para eles.

399. O primeiro aspecto a ser destacado é que a intervenção regulatória nas relações contratuais privadas das concessionárias deve ser excepcionalíssima, somente se justificando mediante robusta demonstração de sua necessidade e adequação para endereçar falhas de mercado específicas e bem caracterizadas. Com efeito, o modelo regulatório adotado no setor de concessões rodoviárias fundamenta-se na premissa de que a concessionária, ao assumir os riscos pela execução do contrato de concessão, deve ter ampla liberdade na estruturação de suas relações contratuais privadas. Esta liberdade é instrumental para que possa buscar as soluções mais eficientes no cumprimento de suas obrigações, sendo a intervenção regulatória neste âmbito potencialmente prejudicial à própria eficiência do modelo.

400. No caso em análise, não há qualquer evidência empírica ou estudo técnico que demonstre que eventuais atrasos ou inadimplementos contratuais decorram de conflitos entre concessionárias e empreiteiras que poderiam ser mitigados pela adoção compulsória de dispute boards. A ausência desta fundamentação técnica torna a proposta insuficientemente embasada em evidências, em violação aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade, economicidade e motivação dos atos administrativos.

401. A imposição regulatória de comitês de resolução de controvérsias acarreta custos significativos tanto para as concessionárias quanto para a própria Agência. Para as concessionárias, representa custos diretos com a constituição e manutenção destes comitês. Para a ANTT, implica custos regulatórios associados à fiscalização do cumprimento desta obrigação, sem que haja demonstração clara dos benefícios que justificariam tais dispêndios.

402. Importante destacar que o modelo regulatório das concessões assenta-se sobre a premissa da eficiência dos mercados. Neste contexto, caso a adoção de dispute boards represente efetivamente um mecanismo eficiente de resolução de conflitos, o próprio mercado naturalmente convergirá para sua adoção, através de decisões voluntárias dos agentes econômicos envolvidos, sem necessidade de imposição regulatória.

403. Observa-se atualmente um movimento crescente do mercado de dispute boards, com pressões setoriais para sua adoção compulsória em diversos contextos. No entanto, a ANTT, como reguladora setorial, deve manter postura de cautela técnica, baseando eventuais intervenções desta natureza em evidências concretas e experiência prática consolidada, elementos que não estão presentes no caso em análise.

404. Ressalte-se que a Agência já possui regulamentação sobre mecanismos alternativos de resolução de conflitos no âmbito das concessões rodoviárias. A experiência com a aplicação desta regulamentação nos próximos anos fornecerá subsídios importantes para uma avaliação mais consistente sobre a pertinência e adequação de eventual obrigatoriedade de dispute boards em contratos específicos, podendo o tema vir a ser oportunamente revisitado com base em evidências concretas.

405. Diante da ilegalidade da proposta de inclusão do art. 142-A, por violação aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade e motivação, recomendamos a sua exclusão. Sem prejuízo, recomendamos que a matéria seja objeto de estudos técnicos aprofundados que permitam avaliar adequadamente a pertinência de sua imposição – compulsória - no contexto específico das contratações privadas firmadas pelas concessionárias de rodovia.

Capítulo X - Alterações Na Terceira Norma Do Regulamento Das Concessões Rodoviárias - Resolução N° 6.032, De 21 De Dezembro De 2023

406. A minuta de RCR5 busca acrescentar alguns novos conceitos ao rol daqueles dados pelo RCR3. Nesse rol, quis conceituar “termo aditivo” como sendo *instrumento legal que formaliza e valida as modificações ocorridas do Contrato de Concessão, passando a ter força legal do próprio Contrato*.

407. Para deixar mais claro que o aditivo não se presta a formalizar alterações passadas, tem de regra efeito prospectivo, e é o instrumento devido para promover quaisquer ajustes, complementos, esclarecimento, exclusão ou alteração de cláusula contratual, sugerimos a seguinte redação:

XV - Termo aditivo: instrumento legal que formaliza e valida as modificações ocorridas do Contrato de Concessão, passando a ter força legal do próprio Contrato;	XV - Termo aditivo: instrumento que se presta a complementar, acrescentar, aclarar, excluir ou alterar cláusulas do Contrato de Concessão e de seus anexos, passando a integrar o Contrato;
--	---

408. Ao incluir a possibilidade de pagamento de tarifa de pedágio por PIX, sugerimos a seguinte redação:

3º As concessionárias poderão oferecer aos usuários a possibilidade de pagar a tarifa de pedágio por meio do pagamento instantâneo brasileiro (PIX), nos casos em que haja infraestrutura mínima de internet, e outras formas semiautomáticas, como cartões de débito e crédito ou tecnologias de pagamento via aplicativos em dispositivos móveis, resguardado o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se essa obrigação não estiver prevista inicialmente nos contratos de concessão	§3º As concessionárias poderão submeter à ANTT proposta de implementação de meios adicionais de pagamento da tarifa de pedágio, incluindo pagamento instantâneo brasileiro (PIX), cartões de débito e crédito, ou tecnologias de pagamento via aplicativos em dispositivos móveis, desde que haja infraestrutura suficiente de internet, quando necessária. §4º A implementação dos meios adicionais de pagamento será formalizada por termo aditivo, observado o disposto na primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.
--	--

409. Ao disciplinar as **verbas contratuais**, a minuta do RCR5 inclui quatro novos parágrafos ao art. 114 do RCR3, além de acrescentar ao rol mais uma verba:

Art. 114.

.....

VI - verba de licenciamento ambiental; e

VII - verba de elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia.

.....

§3º A elaboração das propostas, orçamentos e a realização da prestação de contas dos serviços relativas às verbas contratuais deverão ser realizadas na forma da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§4º A concessionária somente poderá contratar e utilizar a verba contratual após a aceitação e autorização da unidade organizacional competente.

§5º Os saldos das verbas anuais de desenvolvimento tecnológico e segurança no trânsito deverão ser revertidos a modicidade tarifária, na revisão tarifária ordinária subsequente.

§6º Os saldos das verbas globais de desapropriações e desocupações, estudo e licenciamento ambiental e elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia, deverão permanecer até o final do prazo contratual."

410. A inclusão do §4ª busca, conforme justifica a SUROD, adicionar uma camada de controle e supervisão quanto à utilização das verbas contratuais. Contudo, esse controle precisa estar mais bem delimitado: primeiro para se definir o que exatamente a unidade organizacional vai aferir nesse momento prévio à contratação, e segundo, é preciso saber que tipo de contratação sofrerá juízo preliminar pela SUROD em se tratando do uso de verba de desapropriação, por exemplo.

411. O § 6º do art. 114 (com redação dada nesse momento pelo RCR5) conflita com o §3º do art. 134 do RCR3 e por essa razão pretende-se a revogação deste dispositivo.

Art. 114	Art. 134
----------	----------

...	...
§6º Os saldos das verbas globais de desapropriações e desocupações, estudo e licenciamento ambiental e elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia, deverão permanecer até o final do prazo contratual."	§ 3º Após o término das obras previstas no contrato de concessão, a parcela da verba de desapropriação e desocupação não utilizada será revertida à modicidade tarifária.

412. Ocorre que prevalece a lógica segundo a qual a parcela de verba não utilizada deve representar algum “ganho” ao usuário na medida em que reverte à modicidade tarifária. O estabelecimento de que esse “acerto” se dará tão somente ao final do contrato faz letra morta da reversão à modicidade tarifária.

413. Por essa razão, cumpre-nos fazer o seguinte alerta: a proximidade do término da vigência contratual é o pior momento para se pretender a dedução de montante de verba não gasto, sabendo não haver mais tempo hábil para que o “desconto” se dê via modicidade tarifária, como manda a norma. Recomendamos assim a exclusão do § 6º e a manutenção do § 3º do art. 134 do RCR3.

414. Alternativamente, se a SUOD de fato entender como adequado postergar o reequilíbrio - decorrente do saldo da verba de desapropriação/desocupação não utilizada - para o final do contrato, recomendamos estabelecer uma antecedência mínima para que isso se dê, por exemplo, cinco anos antes do termo contratual, sob pena de correr-se o risco de, em haver e dever, não existir montante suficiente para que esse saldo seja “devolvido” pela concessionária.

Da verba de desenvolvimento tecnológico

415. Ainda sobre verbas, o art. 120 em diante, do RCR3, trata dos recursos ou verba de desenvolvimento tecnológico – RDT.

416. Pretende a SUOD, nessa oportunidade, dar nova redação ao caput para transferir a propriedade dos produtos gerados pela verba de desenvolvimento tecnológico da ANTT para a concessionária desenvolvedora. Explica a SUOD, nos Comentários à Norma (SEI 26579154), que esta mudança visa incentivar a inovação e o investimento em pesquisa e desenvolvimento por parte das concessionárias, pois elas passam a ter direitos exclusivos sobre os produtos criados.

417. Contudo, essa pretensão, de atribuir à concessionária a titularidade dos produtos decorrentes do uso da verba de desenvolvimento tecnológico – deixando de caracterizá-los como bem da concessão e, portanto, de domínio público - já havia sido veementemente rechaçada por esta Procuradoria Federal ao analisar a minuta da resolução que veio a se tornar o RCR3.

418. Reiterando o que lá foi dito, a verba de desenvolvimento tecnológico, por sua própria natureza jurídica e origem contratual, configura recurso vinculado ao interesse público setorial, não se confundindo com investimentos privados ordinários realizados pela concessionária no âmbito de sua atividade empresarial.

419. Isso porque, seja em relação às concessões de infraestrutura rodoviária ou ainda, mais recentemente, nas de ferrovia, o uso dessa verba sempre serviu ao interesse público, e **não** se presta a atender exclusivamente a interesses dos concessionários. Sua destinação e razão de ser é o desenvolvimento de todo o setor.

420. O desenvolvimento tecnológico do setor rodoviário, como política pública setorial, pressupõe a disseminação do conhecimento e das inovações produzidas, em benefício de todo o sistema nacional de transportes, não sendo juridicamente admissível sua restrição ao âmbito privado de uma única concessionária.

421. O produto da verba de desenvolvimento tecnológico integra o acervo técnico da concessão, constituindo bens reversíveis indiretos, essenciais ao aprimoramento contínuo da prestação do serviço público rodoviário em âmbito nacional. É, portanto, bem da concessão, mesmo porque ele decorre da aplicação de verba contratual arcada, em última instância, pelos usuários pagantes da tarifa de pedágio. A apropriação privada dos produtos desenvolvidos com tais recursos representaria destinação incompatível com sua natureza jurídica e configuraria potencial enriquecimento sem causa da concessionária.

422. É preciso dizer que a proposta de alteração normativa rerepresentada pela SUOD contraria a própria *ratio essendi* do instituto do RDT, que visa promover o desenvolvimento tecnológico setorial como um todo, e não o incremento patrimonial individualizado das concessionárias.

423. Não bastasse, a alteração proposta revoga por completo o dispositivo vigente que impõe que os produtos decorrentes da aplicação da verba para desenvolvimento tecnológico possam ser aplicados na respectiva concessão ou em qualquer sistema rodoviário concedido ou de domínio público; e deverão ser disponibilizados pela concessionária, a título gratuito, a quaisquer interessados.

424. Pretende-se, de fato, nessa oportunidade, fazer com que cada concessionária se aproprie com exclusividade dos estudos/projetos/pesquisas/inovações por ela contratados por meio de verba contratual, **com o que esta**

Procuradoria não pode, em absoluto, compactuar.

425. De outro lado, a vedação que se pretende incluir no art. 126-A parece-nos demasiadamente restritiva, no sentido de proibir *a participação de universidades e instituições de ensino em projetos desenvolvidos com recursos de verba de desenvolvimento tecnológico caso estejam envolvidas em prestação de serviços de consultoria, ou outras atividades com qualquer concessionária.*

426. É preciso ter em mente que há, ao fim e ao cabo, poucas entidades especializadas no setor que são, em sua maioria, instituições de ensino e universidades de grande valor por sua expertise. Não se mostra adequado, nem eficiente ao fim a que o RDT se presta, gerar um impedimento com alcance dessa grandeza, ou seja, qualquer atividade de consultoria a uma concessionária inabilitaria a mesma instituição de promover estudos/projetos por meio de RDT.

427. Não há dúvida de que essa relação não pode representar conflito de interesses, e por esta razão talvez seja mais prudente que a limitação se dê por temas tratados, e não da forma abrangente que afaste a entidade como se pensou inicialmente. Recomendamos, assim, a sua exclusão, sob pena de acabar impondo um dano maior que aquele que se busca afastar.

428. Em relação à alteração do art. 150 do RCR3, cumpre-nos apenas **recomendar a revogação do inciso III e dos parágrafos 3º e 4º.**

429. O inciso III merece ser revogado porque não faz sentido referir à revisão tarifária se a alteração não tem impacto no equilíbrio. Sem impacto, não haverá revisão alguma de toda forma.

430. Os §§ 3º e 4º também do art. 150 devem ser revogados, na medida em que agora estão sendo devidamente tratados no RCR1, na seção sobre termos aditivos.

431. Quanto aos trâmites de que trata o **art. 152**, propusemos nova redação para deixar claro que a proposta final de revisão extraordinária não depende de prévia manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT, a menos que haja dúvida jurídica a ser dirimida. E os impactos calculados na revisão extraordinária podem decorrer de aditivo ou de outros eventos que importem em desequilíbrio, mas revisão extraordinária não se confunde com as alterações decorrentes do aditivo. A elaboração de aditivos, quaisquer deles, dependem de análise jurídica.

432. Por essa razão, sugerimos a seguinte redação:

IV - análise da manifestação da concessionária e submissão da proposta final de revisão extraordinária pela Superintendência competente para Procuradoria Federal junto à ANTT, quando necessário, ou para deliberação pela Diretoria em até sessenta dias corridos, contados do seu protocolo.	IV - análise da manifestação da concessionária e submissão da proposta final de revisão extraordinária pela Superintendência competente para deliberação pela Diretoria em até sessenta dias corridos, contados do seu protocolo
§1º A Procuradoria Federal junto à ANTT será consultada antes da deliberação pela Diretoria, obrigatoriamente, quando a revisão extraordinária decorrer de necessidade de celebração de termo aditivo, ou em caso de dúvida jurídica	§1º A aprovação da proposta final de revisão extraordinária não depende de prévia manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT, a menos que haja dúvida jurídica a ser dirimida.

433. Pareceu-nos prudente ainda incluir na norma a previsão já existente dos reequilíbrios parciais, para indicar que a ANTT poderá promovê-los quando houver elementos cautelares ou quando o direito ao reequilíbrio estiver reconhecido, conforme procedimento previsto em instrução normativa específica. Para tanto, sugerimos incluir parágrafo único no art. 152, como consta do anexo a este Parecer.

434. Por fim, propusemos melhoria na redação dos artigos 171-D e 171-E tão somente para dar-lhes mais clareza, sem alterar o mérito de suas disposições.

Capítulo XI - Disposições Finais E Transitórias

435. O artigo 135 da Minuta de Resolução 25153202 trata da aplicabilidade da presente resolução e sobre sua competência. Parece-nos que a disposição do *caput* se encontra redundante ao que estabelece o artigo 3º da RESOLUÇÃO Nº 5.950, DE 20 DE JULHO DE 2021, que institui a primeira norma do Regulamento das Concessões

Rodoviárias (RCR 1). As pequenas diferenças de redação entre normas que têm a mesma finalidade podem, inclusive, levar a confusão interpretativa e a contenciosidade. Então, sugere-se a exclusão do artigo 135.

436. Ademais, o parágrafo único desse dispositivo esbarra em questões de competência que estão definidas nos respectivos capítulos dedicados aos temas, como é o caso da caducidade e da intervenção. Assim, faz-se pertinente eliminar a redundância.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 135. Esta Resolução se aplica aos contratos de concessão já celebrados no momento de sua publicação, prevalecendo as disposições do contrato de concessão em caso de divergência.	Eliminar
Parágrafo único. A adesão pela concessionária ao Regulamento das Concessões Rodoviárias implicará a aceitação a todas as regras previstas nesta Resolução, inclusive quanto: I - à competência da ANTT para decretar intervenção, contratar operador temporário e declarar a extinção do contrato de concessão por caducidade; e II - às matérias que não se sujeitam à jurisdição arbitral, resguardada a validade dos processos arbitrais já iniciados na data de publicação desta Resolução.	

437. O artigo 136 da Minuta de Resolução 25153202 trata dos contratos de concessão que, na data de publicação desta Resolução: i - tenham sido qualificados para fins de relicitação; ou ii - tenha sido instaurado processo de caducidade. Nesse dispositivo, **recomenda-se** a eliminação do parágrafo único, uma vez que trata da indenização/multa por quebra de contrato, a já qual recebeu recomendação de exclusão.

Redação Atual	Redação Sugerida
Art. 136.	
Parágrafo único. Nos os contratos de concessão de que trata este artigo, não será devida indenização por quebra de contrato prevista nesta Resolução.	Eliminar

438. O artigo 138 da Minuta de Resolução original (25153202) cuida dos dispositivos que serão revogados pelo RCR 5.

439. Nesse dispositivo, chama atenção a revogação do §2º do art. 174 da Resolução nº 6.000, de 2022 (RCR 2). Não conseguimos identificar a justificativa para a revogação. De tal forma, não havendo justificativa relevante, **recomendamos** excluir a alínea b do inciso IV do art. 135, com a consequente manutenção do mencionado §2º do art. 174 na Resolução nº 6.000, de 2022 (RCR 2).

440. Alternativamente, **sugere-se** a redação abaixo, a ser acrescida no Capítulo IX, sobre as “alterações na segunda norma do regulamento das concessões rodoviárias - resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022”. Tal sugestão pretende alterar a redação, o que deve ser avaliado pela competente área técnica.

Redação Atual	Redação Sugerida
"Art. 174. §1º Em caso de ausência de identificação do proprietário, quando for o caso, a concessionária, deverá destinar os animais apreendidos preferencialmente à unidade local da vigilância sanitária ou a entidades da	"Art. §1º Em caso de ausência de identificação do proprietário, quando for o caso, a concessionária, deverá destinar os animais apreendidos preferencialmente à unidade local da vigilância sanitária ou a entidades da

sociedade civil, instituições de ensino e outras entidades de finalidade pública ou filantrópica com experiência e conhecimento no manejo de animais." (NR)	sociedade civil, instituições de ensino e outras entidades de finalidade pública ou filantrópica com experiência e conhecimento no manejo de animais. § 2º Caso não existam as entidades mencionadas no §1º no Município respectivo, a concessionária deverá destinar o animal apreendido à entidade da municipalidade mais próxima ou ao local da vigilância sanitária mais próximo." (NR)
--	--

441. Sendo esses os apontamentos e não havendo outras considerações no momento, segue-se para a conclusão e se apresenta-se, em anexo, proposta dessa Procuradoria a ser avaliada pela competente Superintendência, que segue em anexo a essa manifestação jurídica.

3.5 CONCLUSÃO

442. Sob o prisma estritamente jurídico e abstraídos aspectos técnicos e de conveniência ou oportunidade, sem prejuízo das demais considerações lançadas ao longo do presente parecer, **opina-se pela regularidade jurídica do Procedimento de Participação e Controle Social – PPCS e da Minuta de RCR 5 analisada.** Condiciona-se o ateste à observância das recomendações lançadas ao longo do presente parecer jurídico, cabendo à Agência justificar os não acolhimentos. Tal condicionamento, vale dizer, não se estende às sugestões de melhoria de redação as quais podem ou não ser acolhidas pela entidade assessorada.

443. Ressalta-se que, das alterações propostas pela Procuradoria Federal junto à ANTT, resultou proposta de Minuta que segue em anexo à presente manifestação jurídica.

444. Enfatiza-se, mais uma vez, que a presente manifestação jurídica possui caráter opinativo, razão pela qual a Administração pode dela dissentir declinando suas razões. Ademais, a motivação, a justificativa e todos os dados técnicos e econômicos contidos no processo são de responsabilidade da Administração, que deverá ter certeza de sua exatidão.

Brasília, *data da assinatura eletrônica.*

(assinado eletronicamente)

Waleska De Sousa Gurgel
Procuradora Federal
Subprocuradora-Geral de Matéria Regulatória

Renan Lopes da Silva
Procurador Federal

Silvia Machado Leão
Procuradora Federal

Kaliane Wilma Cavalcante De Lira
Procuradora Federal
Subprocuradora-Geral de Assuntos Judiciais

Juliana Gonçalves Melo
Procuradora Federal

Cleso José da Fonseca Filho
Procurador Federal

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50500072293202105 e da chave de acesso 1b8c7214

Notas

1. [^] *Brigham, Eugene F.; EHRHARDT, Michael C. Administração financeira: teoria e prática. São Paulo: Cengage Learning, 3ª ed., 2016.*
2. [^] *SUNDFELD, Carlos Ari; CÂMARA, Jacinto Arruda. A Encampação na Concessão: procedimento e indenização. in Direito Administrativo Contemporâneo – Estudos em Memória ao Professor Manoel de Oliveira Franco Sobrinho. Romeu Felipe Barcellar Filho (Coord), Belo Horizonte, Ed. Fórum, 2004, p. 27 – 53.*



Documento assinado eletronicamente por RENAN LOPES DA SILVA, 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 1720421184 e chave de acesso 1b8c7214 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): RENAN LOPES DA SILVA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 10-01-2025 21:55. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

* MINUTA DE DOCUMENTO

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Resolução nº , de de de .

Aprova a quinta norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias, relativa a extinção contratual, no âmbito 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 Processos nº 50500.072293/2021-05,

RESOLVE:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta resolução estabelece a quinta parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

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

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

I - amortização ajustada: ajuste do valor amortizável de um ativo intangível ao longo do tempo, com base em fatores como mudanças na vida útil esperada, no método de amortização utilizado ou em outras circunstâncias relevantes que afetam a amortização do ativo;

II - balanço geral: estado financeiro a ser levantado pelo interventor que evidenciará os ativos, os passivos e o patrimônio líquido da concessionária objeto de intervenção;

III - base de ativos: conjunto de bens operacionais que integram o serviço público vinculados à concessão de infraestrutura de rodovias federais;

IV - caducidade a termo: hipótese de extinção contratual por caducidade em que ocorre a continuidade da prestação do serviço pela concessionária, conforme contrato de concessão ou em condições mínimas previstas em termo aditivo, ainda que celebrado unilateralmente;

V - concessionária anterior: concessionária que transfere a gestão do trecho concedido do sistema rodoviário, no contexto de sucessão de contratos de concessão;

VII - custo histórico: refere-se ao valor originalmente pago ou incorrido para adquirir um ativo ou incorrer em um passivo em um determinado momento no passado;

VIII - depreciação ajustada: conceito contábil que se refere à modificação do valor depreciável de um ativo ao longo do tempo, com base em fatores como mudanças na vida útil esperada, no método de depreciação utilizado ou em outras circunstâncias relevantes que afetam a depreciação do ativo;

IX - fase de convivência: período de convívio entre a concessionária anterior, o Poder Concedente e, se for o caso, a futura concessionária no trecho rodoviário concedido;

X - futura concessionária: concessionária que assume a gestão do trecho concedido do sistema rodoviário, no contexto de sucessão de contratos de concessão;

XI - plano de contas: conjunto de títulos, apresentados de forma coordenada e sistematizada, previamente definidos, nele traduzida a estrutura das contas a serem utilizadas de maneira uniforme para representar o estado patrimonial da entidade e de suas variações, em um determinado período;

XII - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim;

XIII - tarifa calculada: tarifa de pedágio não arredondada nas revisões ordinárias e extraordinárias e a tarifa resultante nos processos de relicitação, haveres e deveres e extensões de prazo em período pós-contratual; e

XIV - tarifa praticada: tarifa de pedágio efetivamente cobrada do usuário nas praças de pedágio.

CAPÍTULO II - MODALIDADES DE EXTINÇÃO CONTRATUAL

Seção I - Disposições gerais

Art. 4º A concessão extinguir-se-á por:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - relicitação;

V - rescisão;

VI - anulação; ou

VII - falência ou extinção da concessionária.

Art. 5º Em qualquer hipótese de extinção do contrato de concessão, a concessionária anterior será responsável pelo encerramento de quaisquer contratos inerentes à concessão celebrados com terceiros, com exceção daqueles em que ocorrer a sub-rogação, assumindo, até o limite de sua responsabilidade, todos os encargos, responsabilidades e ônus daí resultantes.

Parágrafo único. A concessionária anterior adotará todas as medidas estabelecidas e cooperará plenamente com a ANTT, o Poder Concedente e, se for o caso, a futura concessionária, para garantir a continuidade dos serviços, sem que haja interrupção ou deterioração de tais serviços ou dos bens da concessão.

Seção II - Advento do termo contratual

Art. 6º O contrato de concessão será extinto após o encerramento do prazo da concessão, incluindo eventual prorrogação.

Parágrafo único. A extinção poderá ocorrer antecipadamente por acordo entre as partes, formalizado em termo aditivo que estabeleça nova data para o término da concessão.

Seção III - Encampação

Art. 7º A ANTT poderá, a qualquer tempo, propor ao Poder Concedente a encampação da concessão, com fundamento no interesse público e nos termos do art. 37 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sendo assegurado o direito de manifestação pela concessionária.

Art. 8º A Superintendência competente poderá recomendar à Diretoria Colegiada da ANTT a encampação da concessão, em processo administrativo que fundamente o interesse público.

§1º Quando necessário ao resguardo da efetividade da encampação, o processo administrativo será submetido ao sigilo até a publicação da deliberação da Diretoria.

§2º A Superintendência competente realizará o cálculo da indenização devida, em apuração de haveres e deveres, para homologação pela Diretoria, até a efetivação da encampação.

§3º Após deliberação da Diretoria que recomendar a encampação ao Poder Concedente, o processo será remetido ao ministério competente para adoção das providências necessárias à aprovação da lei de autorização específica e pagamento de indenização.

Seção IV - Caducidade

Subseção I - Hipóteses de cabimento

Art. 9º Configurada a inexecução total ou parcial do contrato de concessão, identificada em processo de fiscalização e não sanada após regular comunicação, a Superintendência competente recomendará à Diretoria Colegiada a instauração de processo de caducidade quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço, caracterizada quando:

- a) a concessionária for classificada na Classe D em duas avaliações consecutivas;
- b) a concessionária permanecer entre as Classes C e D em três avaliações consecutivas;
- c) o índice de execução acumulada de obras obrigatórias for inferior a 60% (sessenta por cento), considerando:
 - 1. o avanço físico, para obras acompanhadas por fluxo de caixa; ou
 - 2. o Fator D contratual, para obras com desconto de reequilíbrio previsto;
- d) houver atraso:
 - 1. superior a 12 (doze) meses na conclusão das obrigações da fase de trabalhos iniciais;
 - 2. superior a 36 (trinta e seis) meses na conclusão das obrigações da fase de recuperação;
 - 3. superior a 12 (doze) meses na conclusão de campanha de recuperação determinada pela Diretoria;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão, especialmente quando:

- a) apresentar informações ou documentos falsos à ANTT, aos usuários ou a terceiros;
- b) fraudar ou interferir indevidamente na atuação de verificador, empresa de supervisão ou organismo de inspeção acreditado;
- c) realizar operações irregulares no mecanismo de contas da concessão;
- d) transferir o controle societário sem prévia anuência da ANTT;
- e) não mantiver a integralidade das garantias e seguros exigidos ou dificultar sua execução;

f) não contratar os financiamentos de longo prazo, quando exigidos no contrato de concessão;

g) realizar, com partes relacionadas ou terceiros, negócio fraudulento ou com objetivo de prejudicar a concessão;

h) obstaculizar ou deixar de cooperar com o interventor;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido, caracterizado quando:

a) o saldo devedor de multas aplicadas e com decisão administrativa definitiva superar 50% (cinquenta por cento) da receita bruta anual do exercício financeiro anterior;

b) houver reiterada oposição ao exercício da fiscalização ou não acatamento das determinações da ANTT;

c) restar demonstrada a reincidência em infrações já sancionadas que evidencie a inadequação da concessionária para prestação do serviço;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender à intimação da ANTT no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou

VII - a concessionária não atender a intimação da ANTT para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa à regularidade fiscal.

§1º O índice de execução acumulada de obras obrigatórias será calculado pela seguinte fórmula:

$$\text{IEA} = (1 - \text{Daplicado}/\text{Daplicável}) \times 100$$

onde:

IEA: índice de execução acumulada de obras obrigatórias;

Daplicado: somatório dos percentuais de Fator D aplicados em função de descumprimentos;

Daplicável: somatório dos percentuais de Fator D passíveis de aplicação em função das obrigações contratuais exigíveis.

§2º A caducidade também poderá ser recomendada quando verificadas outras situações que possam configurar prestação inadequada ou deficiente do serviço ou descumprimento de obrigações contratuais, desde que devidamente fundamentadas no processo de fiscalização.

Art. 10. Caberá à Superintendência competente manter controle permanente e atualizado do cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária no contrato de concessão, conforme manual de fiscalização.

§1º A Superintendência competente deverá comunicar à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no art. 9º, indicando os dispositivos contratuais violados, quando for o caso, e dando-lhe prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§2º A comunicação prevista no §1º será realizada anualmente, nos 30 (trinta) dias posteriores à data-base do contrato ou à revisão ordinária ou conforme o plano anual de fiscalização, devendo abranger a totalidade dos descumprimentos identificados no período, mesmo que já tenham sido objeto de comunicação anterior.

§3º A Superintendência poderá estabelecer prazos parciais para a correção de falhas e transgressões em etapas e, verificado descumprimento do dever de corrigi-las em etapa anterior ao vencimento do prazo final, deverá comunicar imediatamente a Diretoria Colegiada da ANTT, seguindo-se os trâmites previstos no art. 14.

§4º A comunicação de que trata o §1º dispensa a prévia oitiva da concessionária.

§5º A ocorrência das seguintes situações, verificadas no âmbito da fiscalização, caracteriza inadimplemento grave e ensejará a expedição de alerta específico à concessionária, sem prejuízo da comunicação prevista no §1º:

I - quando a concessionária for classificada:

a) uma vez na Classe D; ou

b) na classe C ou D por duas vezes seguidas ou, num intervalo de três avaliações, de forma alternada;

II - houver atraso na conclusão, em relação ao prazo originariamente devido:

a) das obrigações da fase de trabalhos iniciais;

b) das obrigações da fase de recuperação; ou

c) de campanha de recuperação;

III - o índice de execução acumulada de obras obrigatórias ficar abaixo de 70% (setenta por cento); ou

IV - o saldo devedor de multas aplicadas e transitadas em julgado superar em 40% (quarenta por cento) a receita bruta anual do exercício financeiro anterior.

Subseção II - Da Comunicação e Correção de Falhas e Transgressões

Art. 11. Os procedimentos de comunicação e correção de falhas e transgressões contratuais serão iniciados de ofício por Portaria do Superintendente competente e conterão:

I - a indicação detalhada dos descumprimentos identificados e dos dispositivos contratuais violados, assim como os documentos necessários à sua demonstração;

II - o cronograma fixado para a correção das falhas e transgressões, com justificativa dos prazos, os quais devem ser tecnicamente adequados e suficientes ao seu cumprimento;

III - a comunicação à concessionária, com referência expressa ao art. 38, §3º, da Lei nº 8.987, de 1995;

IV - os relatórios de fiscalização de cumprimento dos cronogramas fixados; e

V - outros documentos relevantes que tenham cunho probatório.

Parágrafo único. O descumprimento do cronograma, integralmente ou de uma de suas fases, poderá ensejar a instauração ou continuidade do processo de caducidade, salvo se houver motivo relevante para a sua reprogramação.

Art. 12. Caberá à Superintendência competente acompanhar o cumprimento do cronograma fixado para a correção de falhas e transgressões apontadas nos termos do §1º do art. 10.

§1º Os inadimplementos contratuais aptos a compor eventual processo de caducidade serão consolidados anualmente pela Superintendência competente e comunicados à Diretoria Colegiada por meio de relatório.

§2º São considerados aptos a compor eventual processo de caducidade os inadimplementos contratuais não corrigidos nos prazos fixados.

§3º O cronograma fixado apenas será alterado em razão de ocorrências supervenientes, devidamente justificadas, desde que para elas não tenha concorrido a concessionária.

§4º Enquanto não atestada, pela Superintendência competente, a correção das falhas e transgressões apontadas, nos termos do §1º do art. 10, a ANTT não estará impedida de aplicar as penalidades e demais consequências previstas no contrato de concessão e na legislação.

Art. 13. Caberá à Diretoria Colegiada da ANTT, por Deliberação, à luz das informações referidas no §3º do art. 10 ou no §1º do art. 12, considerando a gravidade e/ou extensão do inadimplemento contratual verificado, a reincidência da concessionária e outros aspectos relacionados à execução do contrato de concessão:

I - solicitar à Superintendência competente informações complementares sobre quaisquer fatos relacionados ao descumprimento do contrato de concessão, em especial:

a) listagem dos parâmetros de desempenho contratuais e correspondente histórico de cumprimento ou não;

b) investimentos previstos no contrato já realizados e com execução pendente, identificando eventual impedimento técnico, socioambiental, judicial, arbitral ou imposto por órgãos de controle;

c) termos de registro de ocorrência e autos de infração lavrados, no que couber, bem como as penalidades já aplicadas, informando seu cumprimento ou não, e o andamento de cada processo administrativo sancionador; ou

d) informações sobre o cumprimento ou descumprimento de obrigações econômico-financeiras.

II - determinar a instauração do processo de caducidade, comunicando a concessionária de sua decisão; ou

III - manifestar ciência e determinar à Superintendência que prossiga no acompanhamento e fiscalização do contrato, comunicando imediatamente à Diretoria Colegiada sobre a ocorrência de qualquer novo fato relevante.

Subseção III - Do Processo de Caducidade

Art. 14. O processo de caducidade observará as etapas de instauração, instrução e deliberação.

Art. 15. O ato da Diretoria Colegiada que instaurar o processo de caducidade deverá:

I - designar 3 (três) membros para integrarem a Comissão Processante, escolhidos entre os servidores públicos efetivos e estáveis da Agência que não tenham atuado diretamente na fiscalização do contrato de concessão; e

II - estabelecer prazo não superior a 360 (trezentos e sessenta) dias para a conclusão dos trabalhos, podendo ser prorrogado por igual período, mediante justificativa.

§1º O processo de caducidade será autuado como principal, devendo ser apensados os procedimentos de comunicação e correção de falhas e transgressões contratuais de que trata a Subseção II.

§2º Não serão objeto do processo de caducidade falhas ou transgressões contratuais que não tenham sido previamente comunicadas à concessionária, nos termos do art. 11, salvo quando tenha havido a renúncia expressa, pela concessionária, do prazo para a correção.

§3º O Presidente da Comissão Processante poderá requisitar apoio administrativo e técnico da Superintendência competente ou da Diretoria.

§4º As solicitações de dados e informações pela Comissão Processante às demais áreas da ANTT deverão ter prioridade em suas respostas.

§5º A Comissão Processante será competente para instruir o processo de caducidade e emitir o relatório final, reportando-se diretamente à Diretoria.

Art. 16. No mesmo ato que instaurar o processo de caducidade, a Diretoria determinará a constituição de Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento da concessão, que será responsável por:

I - promover o cálculo de eventual indenização devida;

II - elaborar proposta de plano de transição operacional; e

III - acompanhar os procedimentos de encerramento do contrato de concessão.

Parágrafo único. A Comissão de que trata o caput observará, no que couber, os procedimentos previstos na regulamentação específica sobre encerramento de contratos de concessão.

Art. 17. Na fase de instrução, a concessionária será notificada e deverá apresentar defesa prévia no prazo improrrogável de 45 (quarenta e cinco) dias, salvo relevante motivo de força maior devidamente comprovado.

§1º Incumbe à concessionária instruir a defesa prévia com todos os documentos destinados a provar suas alegações, bem como requerer a produção das demais provas, de forma fundamentada.

§2º A concessionária será também notificada para apresentar, no prazo da defesa prévia, para fins de cálculo de eventual indenização:

I - inventário atualizado de bens reversíveis, conforme regulamentação específica;

II - relatório dos processos judiciais e administrativos em curso, bem como de eventuais procedimentos arbitrais, relativos, entre outras, a questões regulatórias, construtivas, ambientais e relacionadas à faixa de domínio, nos quais a concessionária figure como parte;

III - relação dos contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob concessão;

IV - eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, indicando valor total da dívida e valor amortizado; e

V - outras informações necessárias para o cálculo de eventual indenização.

§3º As informações previstas neste artigo serão encaminhadas para a Comissão de Planejamento e Fiscalização de que trata o art. 16, para fins de apuração do valor de indenização, segundo as regras contratuais e regulamentação específica.

§4º O atraso ou o não fornecimento de informações a cargo da concessionária, necessárias à realização do cálculo de eventual indenização devida, não obstará o processamento e conclusão do processo de caducidade.

Art. 18. A Comissão Processante deverá encaminhar os autos à Superintendência competente para, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias:

I - manifestar-se sobre os fatos alegados pela concessionária, acompanhada dos documentos pertinentes;

II - apresentar informações sobre a execução do contrato de concessão, especialmente quanto ao histórico de cumprimento das obrigações pela concessionária;

III - trazer aos autos quaisquer outros esclarecimentos relevantes ao processo de caducidade; e

IV - avaliar as medidas a serem consideradas em caso de decretação de caducidade, visando à continuidade da prestação do serviço público.

Art. 19. Após análise técnica pela Superintendência competente, a Comissão Processante poderá determinar a produção de novas provas, de ofício ou requeridas pela concessionária, podendo ainda consultar a Procuradoria Federal junto à ANTT sobre dúvidas jurídicas surgidas no curso do processo.

§1º A Comissão Processante indeferirá, em decisão fundamentada, as diligências inúteis ou meramente protelatórias.

§2º Deferida a produção de prova requerida pela concessionária, eventuais custos decorrentes serão integralmente de sua responsabilidade.

Art. 20. Concluída a fase de produção de provas, a Comissão Processante e deverá intimar a concessionária para apresentação de alegações finais, no prazo improrrogável de 20 (vinte) dias.

Art. 21. Decorrido o prazo para apresentação de alegações finais, a comissão processante apresentará, em até 45 (quarenta e cinco) dias, Relatório Final à Diretoria Colegiada, com proposta de deliberação.

Parágrafo único. Caso a Comissão proponha a extinção por caducidade do contrato de concessão, os autos deverão ser encaminhados:

I - à Superintendência competente para que, no prazo de 20 (vinte) dias, junte ao processo:

a) plano de transição operacional, que assegure a continuidade do serviço público; e

b) informações relativas ao cálculo de eventual indenização;

II - à Procuradoria Federal junto à ANTT, para manifestação quanto à regularidade do processo.

Art. 22. A Diretoria Colegiada decidirá:

I - arquivar os autos, caso não configurada hipótese de descumprimento contratual que justifique a extinção do contrato de concessão por caducidade;

II - converter o julgamento em diligência, devolvendo o processo à Comissão Processante para que esclareça questões relevantes e necessárias à decisão;

III - intimar a concessionária para que promova a regularização da prestação do serviço em prazo estabelecido, suspendendo-se o processo de caducidade por período determinado;

IV - pela a caducidade do contrato de concessão, com remessa do processo ao Poder Concedente para edição do decreto correspondente, nos termos da lei; ou

V - adotar outras medidas eventualmente cabíveis.

§1º A extinção do contrato de concessão por caducidade poderá ser implementada:

I - de imediato; ou

II - a termo, hipótese em que a Diretoria determinará a continuidade da prestação do serviço pela concessionária, conforme contrato de concessão ou em condições mínimas previstas em termo aditivo.

§2º Na hipótese do inciso II do §1º, o prazo de continuidade da prestação do serviço não poderá exceder o limite de 24 (vinte e quatro) meses.

§3º Da decisão colegiada de que trata o *caput* cabe recurso, com efeito suspensivo, a ser interposto em até 15 (quinze) dias, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.

Art. 23. Decretada a caducidade da concessão, caberá à ANTT editar o ato de extinção da concessão, nos termos do inciso V do artigo 24 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2021, devendo dispor sobre:

I - o início da execução do plano de transição operacional;

II - as condições mínimas de prestação do serviço até a sua integral assunção pelo poder concedente;

III - a notificação das seguradoras e dos financiadores quanto à decretação da caducidade; e

IV - outras providências que entender necessárias.

§ 1º O contrato poderá prever a constituição em desfavor da concessionária, automaticamente e independentemente de nova manifestação desta, de cláusula penal no valor equivalente a 10% (dez por cento) da receita bruta anual do exercício financeiro anterior.

§2º Caso o contrato de concessão não contemple plano de transição operacional, deverá a Diretoria Colegiada aprovar plano específico.

§3º Concluída a transição operacional, caberá à Diretoria Colegiada atestar a extinção do contrato de concessão.

Art. 24. A declaração de caducidade independerá de indenização prévia, calculada no decurso do processo, mas não prescinde da apresentação do seu cálculo pela ANTT.

Art. 25. Atos processuais que apresentem defeitos sanáveis serão convalidados pela Diretoria Colegiada, não afetando a validade do processo administrativo.

Parágrafo único. Sendo identificado vício insanável no processo de caducidade, que resulte efetivo prejuízo à defesa da concessionária, a Diretoria Colegiada determinará a repetição do ato ou da fase processual afetada, conservando a validade dos demais atos praticados.

Subseção IV - Da Aplicação e Transição

Art. 26. Enquanto não for extinto o contrato de concessão, ficam mantidas as obrigações nele previstas e as medidas de fiscalização a serem aplicadas em caso de descumprimento.

Art. 27. Aplicam-se ao procedimento de comunicação e correção de falhas e transgressões e ao processo de caducidade, no que couberem, as disposições do Título II, Capítulo II, da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

Art. 28. Esta Seção se aplica:

I - aos processos de caducidade em curso, resguardada a validade dos atos processuais praticados; e

II - aos contratos de concessão vigentes, salvo quando houver disposição contratual expressa regulando de forma diversa.

Seção V - Relicitação

Subseção I - Disposições gerais

Art. 29. A ANTT poderá realizar a relicitação do objeto do contrato de concessão cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Parágrafo único. A relicitação será conduzida com a adoção dos seguintes procedimentos, sem prejuízo de outras medidas previstas no Capítulo III:

I - qualificação do empreendimento para fins de relicitação, nos termos da legislação vigente;
II - celebração de termo aditivo formalizando a relicitação com a concessionária;
III - acompanhamento e fiscalização da execução, pela ANTT, das disposições do termo aditivo;

IV - elaboração de estudos de viabilidade;

V - realização de licitação para contratação da futura concessionária; e

VI - cálculo e apuração da indenização devida.

Subseção II - Qualificação para fins de relicitação

Art. 30. A concessionária poderá apresentar requerimento para relicitação da concessão, seja por iniciativa própria ou em atendimento a provocação da Superintendência competente.

Parágrafo único. O requerimento deverá conter as informações e documentos exigidos pela legislação vigente.

Art. 31. A Superintendência competente analisará o requerimento da concessionária para verificar o cabimento da relicitação, considerando os seguintes aspectos:

I - a viabilidade técnica da relicitação; e

II - a regularidade das informações e dos documentos apresentados.

§ 1º A Superintendência competente, no prazo de quinze dias, poderá solicitar à concessionária a complementação de informações e documentos ou determinar a realização de outras diligências.

§ 2º A Superintendência competente analisará o requerimento para avaliar o cabimento da relicitação, podendo, de forma motivada, indeferir-lo em caso de não cabimento ou, constatando a viabilidade técnica e a regularidade das informações e documentos apresentados, manifestar-se favoravelmente à admissibilidade do pedido de relicitação.

§ 3º Após a manifestação da Superintendência competente sobre a viabilidade técnica, o processo será remetido à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise da viabilidade jurídica e, uma vez concluída essa etapa, será submetido à deliberação da Diretoria Colegiada.

§ 4º A Diretoria Colegiada deliberará sobre a viabilidade da relicitação e, caso decida pela admissibilidade do pedido, encaminhará ao Poder Concedente a recomendação para a qualificação da concessão com fins de relicitação.

§ 5º Contra a deliberação da Diretoria Colegiada que conclua pelo não cabimento da relicitação, a concessionária poderá apresentar recurso no prazo de quinze dias.

Subseção III - Celebração de termo aditivo de relicitação

Art. 32. Em até quinze dias após publicação da qualificação do empreendimento para fins de relicitação, a Superintendência elaborará minuta de termo aditivo de relicitação, com o Programa de Exploração da Rodovia, e os enviará para conhecimento da Concessionária.

§ 1º A concessionária disporá de quinze dias para se manifestar sobre as minutas de termo aditivo de relicitação e Programa de Exploração da Rodovia enviadas pela Superintendência competente;

§ 2º A proposta de Programa de Exploração da Rodovia, que constará como anexo ao termo aditivo de relicitação, conterá:

a) os serviços de conservação, manutenção e operação, bem como os parâmetros técnicos e de desempenho a serem observados durante a relicitação, que garantam a continuidade na prestação do serviço com segurança e nível adequados; e

b) as obras obrigatórias e demais investimentos considerados essenciais relacionados à segurança ou considerados imprescindíveis à prestação do serviço, desde que exequíveis no prazo contratual remanescente.

§ 3º O termo aditivo de relicitação conterá as seguintes cláusulas, entre outras previstas na legislação:

I - obrigações das partes;

II - as condições de prestação dos serviços objeto do contrato de parceria até a data de início da vigência do novo contrato de parceria;

III - tarifa de pedágio a ser praticada;

IV - tarifa calculada;

V - garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;

VI - sanções pelo descumprimento das obrigações;

VII - hipóteses de rescisão; e

§ 4º A assinatura do termo aditivo de relicitação estará condicionada à apresentação de garantia de execução contratual e de garantia adicional, específica, sempre que houver estimativa de risco de o excedente tarifário superar o montante da futura indenização.

§ 5º As garantias a que se referem este artigo destinam-se a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais e a resguardar a parcela dos valores antecipados à concessionária via excedente tarifário que excedam o montante estimado da futura indenização pelos bens reversíveis, devendo vigorar durante todo o período de relicitação.

§ 6º A exigência da garantia adicional prevista no §4º só poderá ser afastada por decisão fundamentada em estudos e evidências, desde que indicada outra medida adequada para resguardar o cumprimento das obrigações.

§7º O termo aditivo de relicitação deverá prever as obrigações da concessionária, os seus prazos e o valor financeiro associado a cada descumprimento, que servirão para fixar os valores garantidos.

Art. 33. A Superintendência competente analisará a manifestação da concessionária sobre a proposta de termo aditivo e de programa de exploração da rodovia, empreendendo as tratativas necessárias para, sempre que possível, obter consenso a respeito.

§1º Considerando as obrigações que constarão do termo aditivo de relicitação, a Superintendência competente apresentará proposta de tarifas, acompanhada da memória de cálculo, para manifestação pela concessionária no prazo de até quinze dias.

§2º o valor da tarifa de pedágio a ser praticada poderá ser o da tarifa vigente ou, excepcionalmente, demonstrada a insuficiência desta para conclusão do processo de relicitação, poderá ser fixado por negociação entre as partes.

§3º A partir dos fluxos de caixa vigentes, a fixação da tarifa calculada decorrente da suspensão das obrigações de investimentos não essenciais será aquela suficiente para remunerar os serviços relacionados de manutenção, conservação, monitoração e operação necessários para o período determinado, observados os parâmetros contratuais mínimos exigidos.

§4º A receita tarifária arrecadada a maior, oriunda da diferença entre a tarifa praticada e a tarifa calculada poderá ser retida em mecanismo de contas vinculadas e utilizada na apuração de haveres e deveres.

Art. 34. Concluída a instrução do processo, a Superintendência competente submeterá a proposta de termo aditivo para deliberação da Diretoria, ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT.

Subseção IV - Acompanhamento e fiscalização do termo aditivo de relicitação

Art. 35. O acompanhamento e a fiscalização do termo aditivo de relicitação observará o disposto nesta Subseção e, no que couber, na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Parágrafo único. Na relicitação, a concessionária se submeterá aos procedimentos de extinção contratual previstos no Capítulo III.

Art. 36. Durante a relicitação, a concessionária deverá cumprir, além de outros deveres previstos no termo aditivo, as seguintes obrigações:

- I - prestar os serviços nas condições estabelecidas no termo aditivo;
- II - assegurar à ANTT o acesso às informações relevantes sobre a concessão, incluindo dados relacionados às condições comerciais e financeiras da concessionária;
- III - observar o prazo da relicitação para a celebração, prorrogação, renovação ou aditamento de contratos com terceiros, exceto quando houver motivo justificado e autorização expressa da Superintendência competente;
- IV - não distribuir dividendos ou juros sobre capital próprio e não realizar operações que configurem remuneração dos acionistas, nos termos do disposto no §4º, art. 202 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;
- V - não reduzir seu capital social sem a autorização da Diretoria Colegiada da ANTT;
- VI - não oferecer novas garantias em favor de terceiros, exceto se por motivo justificado e com autorização expressa da Superintendência competente;
- VII - não alienar, ceder, transferir, dispor ou constituir ônus, penhor ou gravame sobre bens ou direitos vinculados ao contrato de concessão, exceto por motivo justificado e com autorização expressa da Superintendência competente;

VIII - não requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial; e

Art. 37. Durante a relicitação, a ANTT poderá acompanhar as reuniões do conselho de administração da concessionária.

Parágrafo único. A concessionária deverá remeter à Superintendência competente todas as convocações das reuniões do conselho de administração, comunicando a data e a pauta com pelo menos quinze dias de antecedência de sua realização.

Art. 38. Durante a relicitação, a ANTT deverá cumprir, além de outros deveres previstos no termo, as seguintes obrigações:

I - supervisionar a contratação de verificador pela concessionária, conforme disposto na segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, ou, se necessário, proceder à sua contratação;

II - adotar as medidas necessárias para viabilizar a realização da licitação para nova concessão; e

III - abster-se de instaurar processo de caducidade contra a concessionária.

Art. 39. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas no termo aditivo de relicitação será realizada pela Superintendência competente, com apoio da unidade organizacional competente.

§1º A fiscalização do cumprimento das obrigações estabelecidas no termo aditivo de relicitação poderá contar com o apoio de um verificador, a critério da ANTT.

§2º Os relatórios relacionados à relicitação serão emitidos nos prazos definidos no termo aditivo de relicitação e conterão a análise do cumprimento das obrigações contratuais, inclusive quanto ao atingimento dos indicadores de desempenho e outras eventuais causas que possam justificar a rescisão do termo aditivo e a desqualificação da concessão para fins de relicitação.

Art. 40. A prática reiterada de infrações graves pela concessionária poderá resultar na proposta de desqualificação da concessão para fins de relicitação.

§1º Serão consideradas graves, para fins de proposição de desqualificação, as seguintes infrações:

I - distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio ou realização de operações que configurem remuneração dos acionistas, nos termos do disposto no §4º, do art. 202, da Lei nº 6.404/1976;

II - redução do capital social sem autorização da Diretoria;

III - oferta de novas garantias em favor de terceiros sem motivo justificado e autorização expressa da Superintendência competente;

IV - alienação, cessão, transferência, disposição ou constituição de ônus, penhor ou gravame sobre bens ou direitos vinculados ao contrato de concessão sem motivo justificado e autorização expressa da Superintendência competente;

V - requerimento de falência, recuperação judicial ou extrajudicial da sociedade de propósito específico.

VI - não manutenção da integralidade da garantia e dos seguros exigidos;

VII - transferência do controle da concessionária sem prévia e expressa anuência da ANTT; e

VIII - não atingimento dos níveis estabelecidos na escala de desempenho, aferidos por indicadores de desempenho previstos no termo aditivo de relicitação.

§2º Configurada qualquer hipótese de desqualificação prevista no *caput* ou no §1º, a Superintendência competente instaurará processo administrativo para apuração das condutas, instruindo-o com manifestação técnica fundamentada, acompanhada da documentação e dos elementos probatórios necessários.

§3º A concessionária será intimada para apresentar defesa a respeito dos fatos imputados a ela no prazo de quinze dias.

§4º Analisada a defesa da concessionária, o processo será submetido à deliberação da Diretoria, ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT, para análise da proposta de desqualificação da concessão para fins de relicitação.

Seção VI - Rescisão

Art. 41. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, por meio de ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Seção VII - Anulação

Art. 42. O contrato poderá ser extinto em razão de nulidade insanável, declarada por decisão administrativa, observados os princípios da legalidade e do interesse público.

§1º Na hipótese de extinção do contrato por anulação, deverá ser instaurado processo administrativo para apurar as responsabilidades pelas irregularidades que configuraram eventual ato ilícito

§2º A eventual invalidação de qualquer disposição do contrato de concessão não afetará a validade das demais disposições contratuais, salvo disposição em contrário em decisão administrativa.

§3º As partes negociarão de boa-fé a substituição das disposições inválidas por disposições válidas e exequíveis, cujo efeito econômico seja equivalente ao efeito econômico das disposições substituídas.

Seção VIII - Falência ou extinção da concessionária

Art. 43. O contrato de concessão será extinto caso a concessionária seja extinta ou tenha sua falência decretada.

CAPÍTULO III - PROCEDIMENTOS DE EXTINÇÃO CONTRATUAL

Seção I - Disposições gerais

Art. 44. A extinção contratual será acompanhada dos seguintes procedimentos:

- I - apuração de haveres e deveres;
- II - transição operacional; e
- III - transição dos ativos e reversão de bens.

§1º Previamente ao término da vigência contratual, a ANTT deverá determinar a realização de estudos de viabilidade e licitação da futura concessão, se for o caso, a se iniciarem nos vinte e quatro meses que antecederem o termo final do contrato de concessão.

§2º Os procedimentos de extinção contratual serão conduzidos:

- I - pela Superintendência competente pela gestão contratual, quanto ao previsto no inciso I do *caput*;
- II - pela Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento, quanto ao previsto nos incisos II e III do *caput*; e
- III - pela Superintendência competente pelo acompanhamento e recebimento dos estudos de viabilidade da licitação da futura concessão, quanto aos estudos e procedimento previstos no §1º.

Art. 45. Os processos de apuração de haveres e deveres, de transição operacional e de transição dos ativos e reversão de bens serão instaurados pela Superintendência competente:

- I - vinte e quatro meses antes do termo final da concessão; ou
- II - em até um mês após:
 - a) a instauração de processo de encampação ou provocação do Poder Concedente quanto ao potencial interesse em encampar a concessão;
 - b) a instauração do processo administrativo de caducidade;
 - c) a qualificação do empreendimento para fins de relicitação;
 - d) a decisão judicial que declarar a rescisão ou anulação do contrato de concessão; ou
 - e) a decretação da falência ou extinção da concessionária.

Art. 46. A Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento será constituída por ato da Superintendência competente, nos prazos previstos no art. 16.

§1º A Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento será composta por, pelo menos, três servidores da Superintendência competente ou unidade organizacional competente respectiva que, preferencialmente, integrem a equipe de fiscalização e gestão do contrato de concessão.

§2º A Comissão de Planejamento e Fiscalização do encerramento poderá solicitar apoio das demais unidades da Superintendência competente, nas atribuições que dependerem de conhecimentos específicos das áreas solicitadas.

Art. 47. Nos procedimentos de extinção contratual, a ANTT poderá realizar, a qualquer tempo, inspeções, auditorias, bem como poderá requerer e examinar livros, sistemas, registros, documentos adicionais, demonstrações e quaisquer informações necessárias à verificação da organização e da consistência dos documentos apresentados, incluindo o acervo de informação e análises objeto do trabalho de verificação independente.

Art. 48. A concessionária só poderá ser liquidada e extinta quando houver sido celebrados o termo de arrolamento e transferência de bens e o termo de quitação.

Parágrafo único. Durante o período máximo de vinte e quatro meses, contados da celebração do termo de arrolamento e transferência de bens, a concessionária deverá manter:

- I - patrimônio líquido mínimo exigido no contrato de concessão; e
- II - a garantia prevista no contrato de concessão.

Seção II - Apuração de haveres e deveres

Art. 49. No processo de apuração de haveres e deveres, serão consolidados os valores decorrentes das seguintes indenizações e demais débitos e créditos:

- I - indenização pelos investimentos realizados sobre bens reversíveis não amortizados, exclusivamente nos casos de extinção antecipada do contrato de concessão;
- II - indenização pelos danos causados ao sistema rodoviário;
- III - saldo de multas;
- IV - desequilíbrios econômico-financeiros remanescentes;
- V - passivos contingentes;
- VI – cláusula penal eventualmente imposta; e
- VII - outros débitos e créditos entre as partes.

Parágrafo único. Os débitos e créditos de que trata este artigo serão apurados em procedimentos próprios, para posterior consideração e consolidação no processo principal de apuração de haveres e deveres.

Art. 50. Instaurado o processo de apuração de haveres e deveres, a concessionária será intimada pela Superintendência competente para apresentar, no prazo improrrogável de cento e vinte dias, pleitos relativos a débitos e créditos que pretende discutir no processo de apuração de haveres e deveres, devendo, na mesma oportunidade:

- I - apresentar os referidos cálculos, sempre que possível; e
- II - juntar a documentação e demais elementos de prova que considerar relevantes.

§1º Os débitos e créditos identificados no curso do processo previsto no caput que não sejam objeto de apuração em procedimento próprio poderão ser apurados e liquidados no âmbito do processo principal de apuração de haveres e deveres.

§2º A Superintendência competente poderá determinar a realização de provas e demais diligências que entender necessárias para análise dos pleitos apresentados pela concessionária.

§3º A Superintendência competente apreciará a manifestação da concessionária apresentada na forma do *caput* e as provas produzidas, e emitirá manifestação conclusiva fundamentada, recomendando o deferimento ou indeferimento de cada pleito e indicando os valores correspondentes.

§4º Em até noventa dias após o término da vigência do contrato de concessão, a concessionária poderá apresentar pleitos relativos a débitos e créditos remanescentes para consideração no processo de apuração de haveres e deveres.

§5º Apresentada manifestação de que trata o §4º, a Superintendência competente procederá na forma dos §§2º e 3º.

Art. 51. Concluídos os procedimentos de apuração de débitos e créditos, a Superintendência competente consolidará os respectivos valores e intimará a concessionária para se manifestar a respeito, no prazo de trinta dias.

§1º Após a apresentação da manifestação da concessionária ou decurso do prazo previsto no *caput*, a Superintendência competente encaminhará os cálculos para homologação pela Diretoria Colegiada.

§2º Após a homologação dos cálculos pela Diretoria Colegiada, caso a apuração de haveres e deveres resulte em saldo credor, serão adotadas as seguintes medidas:

I - em favor do Poder Concedente: a Superintendência competente adotará as providências necessárias para a cobrança.

II - em favor da concessionária, a Superintendência poderá:

a) encaminhar o processo ao Poder Concedente para adoção das providências orçamentárias e financeiras visando ao pagamento; ou

b) informar o valor à Superintendência responsável pela licitação da futura concessão, para que sejam tomadas as medidas necessárias ao pagamento pela futura concessionária em favor da concessionária anterior.

§ 3º O pagamento do saldo de haveres e deveres poderá ser efetuado pela futura concessionária à concessionária anterior se houver sucessão imediata ou em um intervalo de até dois anos entre concessões, com a devida atualização monetária.

§4º A Diretoria Colegiada deverá homologar, até o termo final da relicitação, os cálculos já concluídos pela Superintendência competente, sendo cabível a apuração e a cobrança de eventuais valores residuais posteriormente.

§5º Na hipótese prevista no §3º, o pagamento do valor apurado em cálculos já concluídos e previsto no edital da licitação será condição para a assinatura do novo contrato.

Art. 52. Concluído o procedimento de apuração de haveres e deveres, a Superintendência competente deverá notificar o banco depositário para efetuar as movimentações necessárias nas contas vinculadas à concessão, quando aplicável.

Parágrafo único. Caso haja saldo remanescente em conta de movimentação restrita, o banco depositário deverá realizar a transferência conforme orientação da ANTT.

Art. 53. Comprovada a realização dos pagamentos relativos ao saldo final da apuração de haveres e deveres, a ANTT e a concessionária firmarão um termo de quitação, formalizando o cumprimento integral das obrigações de ambas as partes e o recebimento definitivo do objeto do contrato de concessão.

Seção III - Transição operacional

Subseção I - Disposições gerais

Art. 54. A transição operacional compreende um conjunto de procedimentos destinados a promover a transferência do sistema rodoviário para o Poder Concedente ou para a futura concessionária, assegurando a qualidade, a continuidade e a atualidade na prestação dos serviços.

Art. 55. Durante a transição operacional, as obrigações e responsabilidades das partes permanecerão inalteradas, conforme estabelecido no contrato de concessão ou em eventual termo aditivo, sendo o Poder Concedente e a ANTT isentos de responsabilidade por quaisquer danos ou falhas no serviço ocorridos no período, decorrentes da relação entre a concessionária anterior e a futura concessionária.

Art. 56. A concessionária deverá adotar todas as medidas necessárias e cooperará plenamente com a ANTT e com o Poder Concedente para garantir a continuidade dos serviços objeto da concessão, evitando interrupções ou a deterioração desses serviços ou dos bens vinculados à concessão, além de prevenir e mitigar riscos à saúde ou à segurança dos usuários, dos agentes da ANTT e de outros órgãos ou entes públicos.

Subseção II - Comitê de transição

Art. 57. O comitê de transição será constituído para monitorar a transição e formular propostas para boa execução da extinção contratual, no prazo previsto para instauração dos seus procedimentos.

§1º Questões jurídicas eventualmente suscitadas nas discussões do Comitê de Transição poderão ser submetidas à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT.

§2º A participação da concessionária anterior no Comitê de Transição será obrigatória.

Art. 58. O Comitê de Transição será composto por três membros titulares e seus respectivos suplentes, designados por ato da Superintendência competente, sendo:

I - um representante da concessionária anterior;

II - um representante da ANTT, que o presidirá; e

III - um representante da futura concessionária, a partir da adjudicação da licitação da nova concessão, quando houver.

§1º Os membros do comitê de transição serão designados por ato da Superintendência competente.

§2º O comitê de transição realizará reuniões com periodicidade de noventa dias, ou prazo inferior, para fins de acompanhamento da transição operacional e dos ativos, sem prejuízo da realização de reuniões extraordinárias ajustadas entre as partes.

§3º As datas, horários e locais das reuniões do comitê de transição serão acordadas entre as partes com antecedência.

§4º Ao final das reuniões do comitê de transição será lavrada ata com os temas discutidos, a qual deverá ser assinada por todos os membros presentes.

§5º Na hipótese de decisão do Poder Concedente para o retorno do ativo anteriormente concedido à União, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT será convidado a integrar o Comitê de Transição, em substituição ao membro previsto na alínea III do art. 58.

Subseção III - Plano de desmobilização

Art. 59. Instaurado o procedimento de transição operacional, a concessionária será intimada a apresentar à Superintendência competente, no prazo de até sessenta dias, um plano de desmobilização contendo, no mínimo:

I - as medidas e o cronograma de desmobilização de serviços operacionais, de ativos e de pessoal;

II - a retirada de materiais de publicidade, símbolos e outros signos que remetam à concessionária;

III - a remoção e desobstrução das áreas da concessão, inclusive faixa de domínio, quanto aos bens não reversíveis;

IV - a relação dos contratos celebrados pela concessionária com terceiros, incluindo:

a) instrumentos que constituírem o projeto gerador de receita não tarifária;

b) contratos de permissão especial de uso, aluguéis ou outros direitos vinculados à faixa de domínio;

c) contratos de fornecimento de água, energia elétrica, gás e outros serviços essenciais para a concessão; e

d) outros contratos que gerem obrigações com vigência após o término da concessão;

V - o inventário da documentação técnica, operacional e administrativa pertinente, contendo, no mínimo:

a) acervo de documentos recebidos do Poder Concedente no início da concessão, incluindo projetos, memoriais, sondagens, cadastro da faixa de domínio e desapropriações;

b) acervo de documentos produzidos pela concessionária durante a concessão, mesmo que não tenham sido utilizados, como projetos, memoriais, estudos e pesquisas;

c) lista de bens reversíveis e eventuais ônus sobre eles incidentes;

d) banco de dados do centro de controle de informações operacionais;

e) banco de dados do Sistema de Gerenciamento Operacional;

f) garantias, licenças e *softwares*; e

g) relação de licenças e autorizações ambientais vigentes, termos de compromisso, eventuais pendências ambientais;

VI - o relatório dos processos judiciais, administrativos e arbitrais em curso.

§1º A Superintendência competente poderá solicitar à concessionária, que deverá atender no prazo de quinze dias, a alteração ou complementação de informações e documentos constantes do plano de desmobilização, ou a realização de outras diligências.

§2º O descumprimento do prazo estabelecido no caput para a entrega do plano de desmobilização sujeitará a concessionária à aplicação de penalidades, conforme disposto na Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§3º Na hipótese do §2º, a Superintendência competente poderá estabelecer unilateralmente o plano de desmobilização, a ser observado pela concessionária.

Art. 60. Na fiscalização da extinção contratual, a Superintendência competente, a unidade organizacional competente ou a comissão de planejamento e fiscalização do encerramento poderá:

I - notificar a concessionária quanto a eventual descumprimento do plano de desmobilização que venha a prejudicar a boa execução da transição operacional e dos ativos;

II - aplicar penalidade cabível caso não haja correção por parte da concessionária, nos termos da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Subseção IV - Fase de convivência

Art. 61. A fase de convivência terá duração de sessenta dias, compreendendo o período de trinta dias anteriores e trinta dias posteriores ao término da vigência do contrato de concessão.

§1º Antes de iniciar a fase de convivência, a Superintendência competente notificará a concessionária anterior e, conforme o caso, a futura concessionária ou o DNIT, para designarem suas respectivas equipes de transição.

§2º Durante a fase de convivência, a equipe de transição da concessionária anterior deverá:

I - cooperar com o Poder Concedente, a ANTT e a futura concessionária, assegurando a transmissão adequada de conhecimentos e informações;

II - permitir o acompanhamento das operações do sistema rodoviário concedido e das atividades da concessionária pelo Poder Concedente, pela ANTT e pela futura concessionária, garantindo-lhes amplo acesso;

III - designar profissionais com expertise nas áreas de conhecimento relevantes para a transição;

IV - interagir com o Poder Concedente, a ANTT, a futura concessionária e os demais agentes envolvidos na operação do sistema rodoviário; e

V - promover a transferência de tecnologia da gestão da concessão, garantindo a continuidade da operação de todo o sistema rodoviário.

§3º Durante a fase de convivência, as equipes de transição do Poder Concedente e, se for o caso, da futura concessionária deverão:

I - zelar pela preservação dos serviços prestados pela concessionária anterior até o término de vigência do contrato de concessão; e

II - realizar os levantamentos que entender devidos para assunção do trecho rodoviário.

Art. 62. Durante a fase de convivência, a concessionária anterior e a futura concessionária poderão negociar e celebrar acordos privados referentes à alienação de bens não reversíveis.

Parágrafo único. As concessionárias deverão informar os bens objeto da transação antes da celebração do negócio à Superintendência competente, que poderá, motivadamente, se opor à sua concretização em até quinze dias, contados da comunicação.

Seção IV - Transição dos ativos e reversão de bens

Art. 63. Extinto o contrato da concessão, serão revertidos ao Poder Concedente todos os bens reversíveis transferidos e adquiridos pela concessionária, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para ela todos os direitos emergentes do contrato de concessão.

Art. 64. Serão considerados bens reversíveis:

I - bens imóveis integrantes da infraestrutura rodoviária, tais como a área da faixa de domínio, edificações, obras civis e melhorias;

II - bens móveis imobilizados, tais como sinalização, elementos de proteção e segurança, controladores e redutores de velocidade, fibra ótica instalada, câmeras e demais elementos afixados;

III – equipamentos de informática, sistemas, softwares e direitos associados à operação, tais como sistemas de pedágio e controle de arrecadação, controle e monitoração de tráfego, pesagem veicular, guarda e vigilância patrimonial;

IV - estudos e projetos de engenharia elaborados para os fins específicos das atividades integradas na concessão;

V - licenças ambientais e demais autorizações governamentais;

VI - investimentos em recuperação da rodovia, executados até a data prevista contratualmente, desde que mantidos os parâmetros de desempenho correspondentes ao marco contratual na extinção antecipada do contrato; e

VII – outros bens móveis ou imóveis, inclusive veículos, afetados à prestação do serviço público objeto da concessão.

§1º Os bens de que tratam esse artigo somente serão considerados reversíveis:

I - se contribuirão para a continuidade da prestação do serviço público, auferindo benefícios econômicos futuros para o sistema rodoviário; e

II - se possuírem prazo de vida útil remanescente, quando exigida no contrato de concessão, conforme disposto em regulamentação específica da ANTT.

§ 2º Não serão considerados reversíveis os bens utilizados pela concessionária exclusivamente em atividades administrativas.

§3º São considerados reversíveis e não indenizáveis os bens repassados à concessionária pelo Poder Público, por meio de termo de arrolamento e transferência ou listagem similar anexa ao contrato de bens ou instrumento equivalente.

§4º Os bens não reversíveis deverão ser removidos do sistema rodoviário pela concessionária até o fim da fase de convivência, deles podendo dispor livremente, imediatamente após a extinção do contrato de concessão, auferindo os ganhos decorrentes.

Art. 65. No processo de transição dos ativos, a comissão de planejamento e fiscalização da extinção contratual realizará fiscalização do levantamento dos bens da concessão realizado pela concessionária anterior, com base nas informações por esta disponibilizadas, nas vistorias de campo e nos produtos de verificador, se houver.

§1º A fiscalização indicada no *caput* poderá ser realizada usando amostra representativa da população.

§2º O levantamento dos bens indicará:

I - a classificação dos bens entre reversíveis e não reversíveis; e

II - o estado de conservação ou a vida útil remanescente, se for o caso.

§3º O levantamento dos bens será encaminhado para a Superintendência competente para apuração da indenização pelos danos praticados sobre o sistema rodoviário.

§4º Com base no levantamento dos bens reversíveis, a comissão de planejamento e fiscalização da extinção instruirá o processo para lavratura do termo de arrolamento e transferência de bens.

Art. 66. O termo de arrolamento e transferência de bens deverá ser firmado durante a fase de convivência, com vigência imediata ou a termo.

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

I - como partes:

a) o Poder Concedente ou entidade por ele indicada; e

b) a concessionária que transfere os bens da concessão.

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

§2º Ao celebrar o termo de arrolamento e transferência de bens, a concessionária anterior se desincumbe dos bens da concessão na natureza e condições em que se encontram e deixa de se responsabilizar pela sua posse, guarda, manutenção e vigilância.

§3º Ao termo de arrolamento e transferência de bens da extinção contratual aplica-se, no que couber, o disposto no art. 13 da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§4º A futura concessionária, se for o caso, poderá acompanhar o processo de instrução e celebração do termo de arrolamento e transferência de bens com a concessionária anterior.

Art. 67. Extinto o contrato de concessão, os bens reversíveis móveis não imobilizados deverão ser destinados pela concessionária anterior, nesta ordem de precedência:

I - conforme previsto no edital de licitação da futura concessão, se houver;

II - ao Poder Concedente ou entidade por ele indicada;

III - à ANTT; e

IV - a entidade de governo local da Administração estadual, distrital ou municipal.

Parágrafo único. Esgotada a ordem de precedência prevista no *caput*, com a demonstração de efetivos esforços pela concessionária na sua destinação, esta poderá dispor livremente dos bens, a qualquer título, auferindo os ganhos decorrentes.

Art. 68. Extinto o contrato de concessão, a concessionária anterior será sucedida processualmente pelo Poder Concedente ou pela futura concessionária nos seguintes processos administrativos e judiciais, quando existentes, que envolverem o objeto da concessão:

I - licenças ambientais e demais autorizações governamentais;

II - realização de compensações ambientais e indenização por danos ambientais.

III - desapropriações e servidões;

IV - desocupações e ações possessórias;

V - remoção de interferências; e

VI - regularização e fechamento de acessos.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto no *caput*:

I - aos processos de indenização ajuizados em face da concessionária anterior; e

II - aos processos judiciais e arbitrais em que sejam partes a concessionária anterior e o Poder Concedente ou a ANTT, e que tenham pedidos contra si formulados.

Seção V - Estudos de viabilidade e licitação da futura concessão

Art. 69. A qualquer tempo, a ANTT ou terceiro por ela autorizado terá acesso irrestrito ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, para realizar pesquisas de campo, estudos de interesse público, entre outros, inclusive para fins de realização de estudos de viabilidade para subsidiar a licitação de concessão futura, em prazos e condições definidos pela Agência.

§1º O acesso previsto no *caput* será assegurado desde as fases preliminares do processo de nova concessão, incluindo os procedimentos de participação e controle social, aos potenciais interessados em participar da futura licitação, mediante prévia autorização da ANTT.

§2º A Concessionária deverá assegurar acesso ao terceiro autorizado na forma do *caput*:

- I - às áreas contratadas e instalações da concessão, para vistorias e medições;
- II - às informações e aos documentos relevantes da concessão;
- III - aos sistemas de gestão e controle;
- IV - aos projetos e estudos desenvolvidos antes e durante o prazo da concessão; e
- V - aos contratos celebrados com terceiros e demais documentos solicitados pela ANTT.

§3º Caso a Concessionária considere que determinados documentos ou informações possuem caráter sigiloso, deverá apresentar justificativa fundamentada à ANTT, que decidirá sobre o tratamento adequado, podendo determinar:

- I - o acesso integral, quando não reconhecido o sigilo alegado;
- II - o acesso parcial, mediante exclusão, ocultação ou dissociação de partes sigilosas; ou
- III - excepcionalmente, a restrição de acesso quando as informações constituírem segredo industrial, comercial ou dados estratégicos da Concessionária cuja divulgação possa comprometer sua posição competitiva no mercado ou afetar a segurança da sociedade ou do Estado.

CAPÍTULO IV - INDENIZAÇÕES E DEMAIS DÉBITOS E CRÉDITOS

Seção I - Indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, nos casos de extinção antecipada do contrato de concessão

Art. 70. A indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, será devida em todas as hipóteses de extinção do contrato de concessão antes do seu termo contratual.

Parágrafo único. Na extinção da concessão pelo advento do termo contratual original, todos os bens vinculados à concessão, assim como os investimentos realizados sobre eles, serão considerados integralmente amortizados, não cabendo indenização pelo Poder Concedente.

Art. 71. As taxas de amortização utilizadas serão lineares, considerando o prazo entre o momento em que o ativo estiver disponível para uso e o final de sua vida útil.

§1º No caso da infraestrutura física do trecho rodoviário, a vida útil prevista no *caput* considerará o prazo final da concessão pelo advento do seu termo definido em contrato.

§2º Nas hipóteses de extinção antecipada do contrato de concessão, a indenização devida à concessionária abrangerá as parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 72. Na hipótese de extinção antecipada do contrato por caducidade, serão descontados da indenização devida o valor das multas contratuais e o valor dos danos causados pela concessionária.

Subseção I - Apuração de valores de indenização

Art. 73. Para apuração dos valores de indenização eventualmente devidos pelo Poder Concedente, a concessionária deverá apresentar informações detalhadas sobre os bens reversíveis da concessão, contendo os seguintes dados:

I - descrição de cada bem, com indicação do código patrimonial atribuído individualmente e sua alocação por centro de custo;

II - localização física do bem, no caso de bens corpóreos;

III - fundamentação sobre a natureza reversível do bem;

IV - data em que o bem se tornou disponível para uso, ou seja, o momento em que se encontrava no local e nas condições necessárias para funcionamento;

V - documentos fiscais e contratos relacionados com a aquisição de mercadorias ou prestação de serviços; e

VI - identificação do projeto de engenharia em que o bem foi ativado.

§1º No caso de edificações e obras civis, as informações deverão ser segregadas, no mínimo, nas seguintes categorias:

I - praças de pedágio;

II - Sistemas de Atendimento ao Usuário — SAU;

III - delegacias e postos da Polícia Rodoviária Federal;

IV - infraestrutura de trechos e dispositivos rodoviários, incluindo todos os sistemas viários associados;

V - bases de suporte operacional;

VI - postos de pesagem veicular; e

VII - postos de fiscalização da ANTT.

§2º A concessionária disponibilizará à ANTT o detalhamento do valor contábil de cada ativo, composto pelo valor de aquisição somado aos custos necessários para início de operação, apresentando cópia das respectivas notas fiscais ou comprovantes de pagamento, que deverão discriminar, no mínimo, no que couber:

I - nome e CNPJ do fornecedor ou da empresa contratada;

II - número da fatura;

III - data dos eventos; e

IV - valores dos dispêndios.

§ 3º O prazo para a entrega das informações de que trata o *caput* será de noventa dias, prorrogável por igual período, a critério da ANTT, contados a partir da data de notificação da Agência.

Subseção II - Cálculo da indenização

Art. 74. Os valores da indenização dos bens reversíveis serão calculados pelo custo histórico, considerando a base de ativos contábeis e seus ajustes.

Art. 75. O mês final utilizado para aplicação das taxas de depreciação ou amortização utilizadas nos cálculos dos valores dos investimentos não depreciados ou amortizados será o mês de extinção antecipada do contrato de concessão.

Art. 76. O valor indenizável dos bens reversíveis será apurado considerando o seu custo histórico, aferido com base em registro de ativos contábeis, passível de ajustes por verificação independente, descontados os tributos que tenham sido recuperados, despesas financeiras, e depreciação e amortização ajustadas.

Art. 77. Não serão indenizados os valores registrados no ativo referentes a:

I - margem de receita de construção;

II - adiantamento a fornecedores, por serviços ainda não realizados;

III - bens e direitos que deverão ser cedidos gratuitamente ao Poder Concedente nos termos do contrato de concessão;

IV - despesas não relacionadas à construção de ativos do sistema rodoviário ou aquisição de bens reversíveis;

V - custos pré-operacionais, salvo aqueles que comprovadamente representem benefício econômico futuro ao sistema rodoviário;

VI - investimentos em bens reversíveis realizados acima das condições equitativas de mercado; e

VII - investimentos realizados na prestação de serviços de conservação, manutenção e operação do sistema rodoviário.

Art. 78. Os valores referentes a obras em andamento serão indenizados somente se os bens proverem serviços futuros à infraestrutura rodoviária.

Parágrafo único. Eventuais custos para reparar a deterioração de obras em andamento serão deduzidos do valor indenizável.

Art. 79. Os custos de empréstimos relativos a investimentos indenizáveis serão capitalizados, para fins de indenização, até a data prevista contratualmente para disponibilização da infraestrutura à operação.

Parágrafo único. Os custos tratados no *caput* serão capitalizados até o limite da taxa Selic vigente à época do investimento.

Art. 80. No caso de bens indenizáveis decorrentes de contratos com partes relacionadas, será realizada avaliação dos termos, condições e execução dos contratos e seus aditivos.

Parágrafo único. Caso seja caracterizado que houve contratação em condições não equitativas de mercado, os valores superiores às condições de mercado não serão considerados para indenização, sem prejuízo de outras providências cabíveis, sendo assegurado o contraditório e a ampla defesa para a parte controversa, de forma apartada.

Art. 81. Os valores dos bens indenizáveis serão reajustados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA, a partir da data em que o ativo estiver disponível para uso, até a data da extinção antecipada do contrato de concessão.

Art. 82. A ANTT poderá realizar, a qualquer tempo, inspeções, auditorias, bem como poderá requerer e examinar livros, sistemas, registros, documentos adicionais, demonstrações e quaisquer informações necessárias à verificação da organização e da consistência dos documentos apresentados, incluindo o acervo de informação e análises objeto do trabalho de verificação independente.

Art. 83. As informações apresentadas pela concessionária, bem como o cálculo da indenização, poderão ser analisadas por verificador.

§1º Os serviços prestados pelo verificador deverão ser executados em conformidade com o disposto nos regulamentos da ANTT e nas normas contábeis e de auditoria brasileiras.

§2º Caso não esteja prevista no contrato a obrigação de contratação de verificador pela concessionária, a ANTT poderá:

I - estabelecer a obrigação contratual de contratação do verificador, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro, por meio de termo aditivo; ou

II – realizar diretamente o cálculo da indenização devida.

Art. 84. Do valor indenizável dos bens reversíveis serão deduzidos os saldos de desequilíbrios econômico-financeiros existentes e demais valores devidos pela Concessionária, conforme disposições contratuais e legais aplicáveis à modalidade de extinção contratual incidente.

Subseção III - Quantificação de eventuais valores associados à indenização por bens reversíveis não amortizados

Art. 85. A definição dos valores de indenização por bens reversíveis não amortizados, quando relativos aos itens de maior materialidade, risco e relevância, dependerá de sua compatibilidade com projetos de engenharia similares e sistemas oficiais de referência da Administração Pública, considerando as obras e serviços efetivamente executados.

§1º Consideram-se de maior materialidade, risco e relevância as obras relativas às praças de pedágio, duplicações e recuperação da infraestrutura.

§2º Os valores apresentados pela Concessionária poderão ser adequados quando divergirem significativamente dos parâmetros de comparação utilizados.

Art. 86. A indenização dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados somente incluirá as obras e serviços que, previamente, tenham sido atestados pela fiscalização da ANTT como executados e de aproveitamento útil.

Art. 87. Na quantificação de valores associados a investimentos cuja execução tenha sido regularmente atestada pela Agência, ainda que não disponham de projetos de engenharia e

respectivos orçamentos, deve-se avaliar se os investimentos se deram em condições equitativas de mercado.

Art. 88. Os valores a serem efetivamente ressarcidos à concessionária, relativos às fases de Trabalhos Iniciais e Recuperação previstas nos contratos, devem se restringir àqueles para os quais tenha sido comprovado o atendimento dos parâmetros de desempenho exigíveis no marco contratual correspondente ao que estiver em vigor na extinção antecipada do contrato.

Parágrafo único. Os montantes indenizáveis relativos às fases de Trabalhos Iniciais e de Recuperação previstas nos contratos, devem corresponder aos serviços cujas execuções tenham sido atestadas pela fiscalização da Agência, bem como estarem aderentes às condições equitativas de mercado.

Art. 89. No cálculo do montante líquido a ser ressarcido serão deduzidos os valores das multas devidas pela concessionária à União, relativas aos processos administrativos da ANTT com trânsito em julgado administrativo, independentemente de estarem ou não inscritas em dívida ativa.

§1º Nas hipóteses de suspensão da exigibilidade das multas por decisão judicial ou arbitral sem prestação de garantia idônea, a ANTT poderá suspender ou reter o pagamento da parcela correspondente da indenização até o trânsito em julgado do processo em questão.

§2º A retenção prevista no §1º será limitada ao valor das multas objeto da suspensão.

Subseção IV - Diretrizes para a contabilidade regulatória

Art. 90. A ANTT instituirá, por resolução, a Contabilidade Regulatória das concessionárias de rodovias federais, observando a legislação societária brasileira e as especificidades dos contratos de concessão, para:

I - assegurar a padronização e transparência das informações contábeis das concessionárias;

II - possibilitar o monitoramento contínuo do desempenho econômico-financeiro do serviço concedido.

§1º A ANTT aprovará Manual de Contabilidade Regulatória estabelecendo o Plano de Contas Regulatório e as diretrizes para registro, controle e divulgação das informações contábeis e econômico-financeiras das concessionárias.

§2º As informações contábeis regulatórias serão desagregadas para evidenciar aspectos patrimoniais, operacionais, econômico-financeiros, comerciais e de planejamento, necessários ao pleno exercício da competência regulatória da Agência.

Art. 91. O Manual de Contabilidade Regulatória disciplinará o controle e a disponibilização de dados relativos aos ativos operacionais sob gestão da concessionária, especialmente os bens e investimentos reversíveis.

Art. 92. Em caso de extinção antecipada do contrato, os valores de eventual indenização à concessionária por bens e investimentos reversíveis não depreciados ou amortizados serão apurados com base nos registros da Contabilidade Regulatória.

Seção II - Indenização pelos danos causados ao sistema rodoviário

Art. 93. A indenização pelos danos causados pela concessionária ao sistema rodoviário será calculada a partir da diferença entre as características ou os parâmetros de desempenho observados ao final da concessão e os que deveriam ter sido cumpridos, à luz do contrato de concessão.

§1º A apuração da indenização de que trata esta Seção será realizada pela ANTT, de forma autônoma ou com a colaboração de outros órgãos da Administração Pública, assegurando-se à concessionária o contraditório e a ampla defesa.

§2º Na apuração da indenização de que trata esta Seção, será admitida a análise por amostragem, conforme disciplinado em norma específica.

Art. 94. O cálculo da indenização pelos danos constatados no sistema rodoviário será limitado à apuração dos seguintes aspectos:

- I - pavimento, obras de arte especiais e sinalização, com base nos parâmetros de desempenho registrados nos produtos do verificador, quando houver, considerando as normas técnicas e os preços praticados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
- II - bens operacionais reversíveis, com base na verificação dos bens registrados em sistema ou relatório admitido pela ANTT, utilizando os preços de bens novos indicados em estudo de viabilidade de licitação aprovado pela ANTT nos últimos trinta e seis meses.

Art. 95. A Superintendência competente realizará vistoria dos bens que compõem o sistema rodoviário para fins de indenização por danos causados ao sistema rodoviário:

I - no encerramento regular do contrato por advento do termo final:

- a) preliminarmente, com antecedência mínima de doze meses do termo contratual, para identificação das adequações necessárias;
- b) definitivamente, no momento do encerramento contratual;

II - no encerramento antecipado:

- a) imediatamente após a declaração de caducidade;

- b) em até trinta dias após a instauração de processo de encampação ou manifestação do Poder Concedente quanto ao interesse em encampar;
- c) em até trinta dias após a decisão judicial que declarar a rescisão ou anulação do contrato;
- d) em até trinta dias após a decretação de falência ou extinção da concessionária.

§1º A vistoria poderá ser realizada com apoio de verificador, assegurada a participação da concessionária mediante prévia comunicação.

§2º Com base nas conclusões da vistoria e nos relatórios do verificador, a Superintendência competente elaborará proposta de cálculo da indenização pelos danos verificados.

§3º A concessionária será intimada para manifestação sobre as conclusões da vistoria e proposta de cálculo no prazo improrrogável de quarenta e cinco dias.

§4º Após análise da manifestação da concessionária, a Superintendência competente submeterá à Diretoria o cálculo final da indenização para homologação.

Art. 96. Apurada indenização pelos danos verificados sobre o sistema rodoviário, caso a vigência do contrato de concessão venha a ser prorrogada ou estendida, a concessionária poderá realizar as adequações necessárias para atendimento aos parâmetros técnicos e de desempenho previstos no contrato de concessão ou em termo aditivo.

Parágrafo único. Sendo atendidos os parâmetros técnicos e de desempenho durante a prorrogação ou extensão de prazo, o débito correspondente da concessionária será desconsiderado na apuração de haveres e deveres.

Seção III - Saldo de multas

Art. 97. O saldo de multas não pagas será considerado como débito da concessionária.

Parágrafo único. A ANTT e a concessionária poderão celebrar acordo substitutivo de multas na forma da regulamentação específica, cujo saldo será considerado na apuração de haveres e deveres.

Seção IV - Desequilíbrios econômico-financeiros remanescentes

Art. 98. Os débitos e créditos decorrentes dos desequilíbrios econômico-financeiros remanescentes na extinção contratual serão apurados e acrescentados ou descontados, tais como:

- I - saldos não considerados nas últimas revisões;
- II - valores de outorgas não pagas; e
- III - obras obrigatórias não executadas pela concessionária;

Seção V - Passivos contingentes

Art. 99. Consideram-se passivos contingentes, dentre outros:

I - os débitos e créditos decorrentes de processos judiciais, arbitrais ou de controle externo em curso no encerramento da concessão;

II - as multas aplicadas pela ANTT com exigibilidade suspensa por decisão judicial ou arbitral, quando não lastreadas em garantia idônea nos respectivos processos;

III - os valores em apuração em processos administrativos da ANTT ainda não transitados em julgado.

§1º A Superintendência competente, com o auxílio da Procuradoria Federal junto à ANTT, informará à Diretoria os passivos contingentes e seus valores estimados ao submeter os cálculos dos haveres e deveres para homologação.

§2º A existência de passivos contingentes que possam gerar débitos e créditos entre as partes não impede a conclusão do processo de apuração de haveres e deveres.

§3º A Diretoria poderá determinar a retenção, total ou parcial, de valores a serem pagos à concessionária, com o intuito de garantir a cobertura de eventual passivo contingente em favor da ANTT ou do Poder Concedente, quando houver evidências que indiquem alta probabilidade de crédito em favor destes.

§4º A retenção mencionada no §3º poderá ser realizada por meio de conta vinculada à concessão ou por qualquer outra forma que assegure o pagamento posterior dos valores devidos.

§5º O saldo residual relativo aos débitos e créditos decorrentes de passivos contingentes será cobrado e pago conforme sua liquidação, sem prejuízo da retenção prevista no §3º.

CAPÍTULO V – PRORROGAÇÃO, EXTENSÃO E ALTERAÇÃO DE PRAZO DA CONCESSÃO

Art. 100. O prazo de vigência do contrato de concessão será estabelecido em seu instrumento, podendo ser alterado nas seguintes hipóteses:

I - prorrogação ordinária ou antecipada, respeitados os limites e requisitos estabelecidos nos arts. 4º e 5º da Lei nº 13.448/2017;

II - extensão de prazo, nas hipóteses e condições previstas no art. 32 da Lei nº 13.448/2017;

III - alteração do prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto no RCR-3.

Parágrafo único. A alteração de prazo prevista no inciso III é limitada a 5 (cinco) anos e deve observar o prazo máximo total da concessão, incluída eventual prorrogação.

Seção I Prorrogação e alteração de prazo da concessão

Art. 101. A prorrogação ordinária ou antecipada do prazo da concessão está sujeita à avaliação discricionária da ANTT e condicionada a prévia manifestação do Poder Concedente.

§1º As prorrogações previstas no *caput* somente poderão ocorrer se a concessionária não tiver procedimento de caducidade instaurado e comprovar o atingimento dos critérios adicionais de admissibilidade definidos em regulamento específico da ANTT.

§2º Enquanto não for editado o regulamento de que trata o parágrafo anterior, deverá ser observado o critério de cumprimento acumulado de 80% (oitenta por cento) das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, calculado com base nos percentuais de execução física apurados pela ANTT para fins de aplicação do Fator D, conforme previsão contratual.

Art. 102. A prorrogação ordinária ou antecipada exige estudo técnico prévio que demonstre a vantagem da prorrogação frente à realização de nova licitação, contemplando:

- I - programa de novos investimentos, quando previstos;
- II - estimativas de custos e despesas operacionais;
- III - estimativas de demanda;
- IV - modelagem econômico-financeira;
- V - diretrizes ambientais, quando exigíveis;
- VI - questões jurídicas e regulatórias relevantes;
- VII - valores devidos ao poder público, quando cabível.

§2º O estudo técnico e a proposta de prorrogação serão submetidos a procedimento de participação e controle social pelo prazo mínimo de 45 dias.

§3º A prorrogação será formalizada por termo aditivo, que deverá prever o cronograma dos novos investimentos incorporar as inovações regulatórias dos modelos de contratos mais atuais.

Seção II - Extensão de prazo da concessão

Art. 103. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que a futura concessionária assumo o sistema rodoviário, a ANTT e a concessionária poderão pactuar a extensão de prazo da concessão por até vinte e quatro meses, nos termos do art. 32 da Lei nº 13.448, de 2017.

Art. 104. Durante a extensão de prazo, a concessionária deverá executar as obrigações essenciais de manutenção, conservação e operação que garantam a continuidade na prestação do serviço com segurança e nível adequados, conforme disciplinado em termo aditivo.

Parágrafo único. O termo aditivo poderá prever investimentos em recuperação, ampliação de capacidade ou melhorias, se relacionados à segurança ou considerados imprescindíveis à prestação do serviço e desde que exequíveis no prazo contratual remanescente.

Art. 105. O termo aditivo de extensão de prazo conterá as cláusulas que disciplinem, entre outros aspectos:

I – as obrigações das partes, evidenciando a adaptação que se fizer necessária ao Programa de Exploração Rodoviária;

II – as condições para prestação dos serviços;

III – a tarifa de pedágio a ser praticada;

IV – a tarifa calculada, se for o caso;

V – as garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;

VI – as sanções pelo descumprimento das obrigações;

VII – o prazo de vigência;

VIII – a possibilidade de nova prorrogação do contrato, observado o limite previsto na legislação;

IX - a destinação de eventual saldo residual da receita tarifária excedente após o encerramento da apuração de haveres e deveres.

Parágrafo único. O termo aditivo deverá prever o mecanismo de contas da concessão e o dever da concessionária de contratar e promover a tramitação de receitas pelas contas da concessão, em caso de adoção de tarifa praticada distinta da tarifa calculada.

Art. 106. Durante a extensão de prazo da concessão, a tarifa de pedágio será calculada para remunerar exclusivamente as obrigações necessárias ao período adicional, observados os parâmetros contratuais mínimos, com a abertura de novo fluxo de caixa marginal.

§1º Além da tarifa calculada, o termo aditivo poderá estabelecer a tarifa a ser praticada, com vistas à preservação da estabilidade tarifária

§2º Na fixação da tarifa calculada, deverão ser observadas:

I - as projeções de tráfego, a serem feitas considerando as taxas de crescimento reais observadas nos últimos trinta e seis meses, que serão substituídas posteriormente pelo tráfego real;

II - as projeções de receitas financeiras, considerando os mesmos percentuais dos estudos das concessões de rodovias realizadas nos últimos trinta e seis meses; e

III - as projeções dos valores de receitas extraordinárias a serem revertidos à modicidade tarifária, se for o caso, que serão substituídas posteriormente pelo valor apurado.

§3º À concessionária será assegurada a remuneração com base em margem obtida pela razão entre o fluxo de caixa livre do projeto e a receita total líquida anual, verificada nos estudos de viabilidade que fundamentaram editais de concessão aprovados pela ANTT nos trinta e seis meses que antecederem a sua celebração.

§4º A receita tarifária excedente, decorrente da diferença de arrecadação entre a tarifa praticada e a tarifa calculada poderá ser acumulada em conta vinculada da concessão e será considerada como antecipação do pagamento da indenização por investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, sendo atualizada pelo IPCA e pelo custo médio ponderado de capital regulatório vigente ao tempo da celebração do termo aditivo.

§5º Poderá ser dispensada a adoção do mecanismo de conta vinculada da concessão quando houver evidências suficientes de créditos em favor da concessionária que justifiquem a percepção direta da receita tarifária excedente, hipótese em que esta será considerada em apuração de haveres e deveres.

Art. 107. Nos casos do art. 109, a Superintendência competente poderá, de ofício, recomendar a extensão de prazo da concessão.

§1º Na instrução do processo, a ANTT deverá:

I - consultar o Poder Concedente quanto à conveniência e oportunidade da extensão de prazo da concessão, em pelo menos nove meses que antecederem o termo final do contrato de concessão; e

II - recebida a manifestação do Poder Concedente, informar o seu teor e consultar a concessionária quanto ao seu interesse na extensão de prazo.

§2º A Superintendência competente apresentará proposta de termo aditivo, fundamentada em manifestação técnica.

§3º A concessionária disporá do prazo de trinta dias para manifestar sua concordância em relação à proposta de termo aditivo, prorrogável por mais quinze dias, a critério da Superintendência competente, quando houver prazo suficiente até o termo final do contrato de concessão.

§4º A Superintendência competente e a concessionária poderão empreender tratativas para conclusão das negociações a respeito do termo aditivo.

§5º O termo aditivo será submetido à deliberação da Diretoria, ouvida previamente a Procuradoria Federal junto à ANTT.

Art. 108. O contrato ser encerrado antecipadamente, durante o período de extensão, por deliberação da Diretoria:

I - em caso de descumprimento, pela concessionária, das obrigações estabelecidas para o período de extensão; ou

II - em caso de conclusão da licitação e aptidão da futura concessionária para assunção do sistema rodoviário.

CAPÍTULO VI - INTERVENÇÃO

Art. 109. O Poder Concedente poderá intervir na concessão, por meio de interventor, com o fim de assegurar a adequação da prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção poderá ser decretada, dentre outras hipóteses, quando houver indícios de fraude ou gestão temerária de recursos da concessão.

Art. 110. A ANTT poderá recomendar, de ofício, a decretação de intervenção, em processo administrativo que fundamente a adoção da medida quanto:

I - ao escopo e aos objetivos da intervenção;

II - ao prazo da intervenção necessário para apuração das causas que a impulsionaram;

III - à pessoa física a ser designada como interventor, considerando o escopo e os objetivos da intervenção; e

IV - aos limites da intervenção.

§1º O interventor será remunerado pela concessionária por meio de depósitos em conta vinculada, a ser identificada pela ANTT, para posterior repasse ao interventor.

§2º A remuneração do interventor será igual ao maior salário pago pela concessionária.

§ 3º Quando necessário ao resguardo da efetividade da intervenção, o processo administrativo será submetido ao sigilo, por decisão devidamente motivada, até a decretação da intervenção.

§ 4º O interventor será escolhido em procedimento de seleção simplificado, a ser conduzido pela Superintendência competente, que selecionará profissional idôneo, preferencialmente advogado, economista, administrador de empresas ou contador, ou pessoa jurídica especializada, com experiência mínima de 10 anos em infraestrutura, preferencialmente de rodovias.

§ 5º Concluído o procedimento previsto no parágrafo anterior, a Superintendência competente, com as justificativas necessárias, apresentará sugestão de um ou mais nomes para a análise da Diretoria Colegiada, que avaliará o encaminhamento à deliberação do Poder Concedente.

Art. 111. A proposta de intervenção será submetida à Diretoria, que decidirá pelo encaminhamento ao Poder Concedente, para os fins do art. 32 da Lei nº 8.987, de 1995.

Parágrafo único. No caso de encaminhamento ao Poder Concedente, a ANTT apresentará na proposta de intervenção:

I - o escopo e os objetivos da intervenção;

II - o prazo da intervenção;

III - a motivação para a intervenção;

IV - a designação do interventor; e

V - os limites da intervenção.

Art. 112. A decretação da intervenção implicará imediata suspensão do mandato dos administradores e membros do conselho fiscal da concessionária e da assunção de suas funções pelo interventor.

§1º Os administradores cujos mandatos tenham sido suspensos deverão apresentar ao interventor, no prazo de quinze dias, contado da publicação do Decreto de intervenção, as seguintes informações:

I - nome, nacionalidade, estado civil e endereço dos administradores e membros do conselho fiscal em exercício nos cinco anos anteriores à declaração da intervenção;

II - mandatos que tenham outorgado em nome da concessionária, indicando o seu objeto, nome e endereço do mandatário;

III - bens móveis e imóveis pertencentes à concessionária que não se encontrem no estabelecimento ou de posse da concessionária;

IV - participações que cada administrador ou membro do conselho fiscal tenha em outras sociedades, com a respectiva indicação;

V - plano de contas completo e atualizado da concessionária nos últimos cinco anos; e

VI – lista de contratos e transações celebrados pela concessionária nos últimos cinco anos, destacando aqueles firmados com partes relacionadas

§2º A ANTT ou o interventor poderá requerer aos administradores outras informações e documentos que julgarem pertinentes.

Art. 113. O interventor exercerá a administração da concessionária com as seguintes finalidades, sem prejuízos de outras compatíveis com a intervenção:

I - realizar adequação da gestão da prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes;

II - apurar as causas e responsabilidades da fraude ou gestão temerária; e

III - avaliar a viabilidade do restabelecimento da prestação do serviço adequado e as medidas necessárias recomendadas para este fim.

§1º O interventor terá plenos poderes de gestão sobre as operações e os ativos da concessionária e a prerrogativa exclusiva de convocar a assembleia geral nos casos em que julgar conveniente.

§2º No exercício de suas funções, garantindo o sigilo sobre estas informações, o interventor deverá:

I - arrecadar, mediante termo próprio, todos os livros da concessionária e os documentos de interesse da administração; e

II - levantar o balanço geral e o inventário de todos os livros, documentos, dinheiro e demais bens da concessionária, ainda que em poder de terceiros, a qualquer título.

§3º O termo de arrecadação, o balanço geral e o inventário de que tratam o §2º deverão ser assinados também pelos administradores em exercício no dia anterior à intervenção, os quais poderão apresentar, em separado, declarações e observações que julgarem a bem dos seus interesses.

§4º O interventor e a ANTT poderão solicitar apoio de força policial e outras medidas administrativas e judiciais para implementar as medidas necessárias à intervenção quando, após a decretação, houver comprovada resistência por parte da concessionária.

§5º Durante a intervenção, será vedada a distribuição de dividendos aos acionistas, sendo que as receitas obtidas pela concessionária durante este período serão utilizadas para cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários para restabelecer a prestação do serviço adequado.

§6º Contra ato do interventor, o acionista controlador ou o administrador afastado da concessionária poderá apresentar recurso para Diretoria, no prazo de quinze dias, contados a partir da ciência do ato que suscite recurso.

§7º Poderá ser atribuído efeito suspensivo ao recurso.

Art. 114. Em até trinta dias contados da decretação da intervenção, a Superintendência competente instaurará processo administrativo para comprovar as causas determinantes da intervenção e apurar as respectivas responsabilidades.

§1º Em até noventa dias da instauração do processo, o interventor deverá emitir manifestação conclusiva fundamentada, indicando:

I - as causas e responsabilidades da inadequação da prestação do serviço ou do descumprimento de normas contratuais, regulamentares e legais, que impulsionou a intervenção; e

II - a viabilidade do restabelecimento da prestação do serviço adequado e, quando viável, as medidas necessárias recomendadas para este fim.

§2º A concessionária será intimada para apresentar defesa a respeito da decretação da intervenção e da manifestação do interventor, respectivamente, nos prazos improrrogáveis de trinta dias, contados da notificação a respeito de cada ato.

§3º A Superintendência competente realizará análise técnica quanto à manifestação do interventor e à defesa da concessionária, recomendando à Diretoria:

I - a cessação da intervenção, sem extinção da concessão; ou

II – a abertura de procedimento para a extinção da concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 1995.

§4º O processo de que trata o *caput* deverá ser concluído no prazo máximo de cento e oitenta dias, contados de sua instauração.

§5º Durante o processo de que trata o *caput*, o interventor poderá apresentar, em nome da concessionária:

I - proposta termo de ajustamento de conduta;

II - requerimento de ingresso em regime de recuperação regulatória, dentre outras iniciativas compatíveis com as finalidades da intervenção.

Art. 115. Cessada a intervenção sem extinção da concessão, a gestão da concessionária será restituída aos seus administradores, sendo destituído imediatamente o interventor.

§1º Na hipótese do *caput*, a concessionária deverá se manifestar, em até trinta dias, quanto às medidas necessárias recomendadas pelo interventor para restabelecimento da prestação do serviço adequado, as quais deverão ser submetidas à avaliação da Diretoria para que sejam adotadas.

§2º O interventor deverá prestar contas de seus atos de gestão, a qualquer momento, quando requerido pela Superintendência competente.

CAPÍTULO VII – DA CONCESSÃO DE TRANSIÇÃO

Seção I - Disposições Gerais

Art. 116. A ANTT poderá promover a outorga de concessão de transição para assegurar a continuidade da prestação dos serviços de operação, manutenção e conservação do sistema rodoviário quando a extinção do contrato de concessão ocorrer antes da conclusão do processo licitatório para uma nova concessão.

Art. 117. O prazo da concessão de transição será de até dois anos, prorrogável por deliberação da Diretoria, até o limite de quatro anos.

Art. 118. O contrato de concessão de transição deverá conter, entre outras disposições necessárias:

I - o programa de exploração rodoviária, como anexo, contemplando os serviços definidos pela ANTT, que poderão abranger operação, manutenção, conservação e monitoração, sendo os investimentos limitados a situações emergenciais;

II - as tarifas aplicáveis durante sua vigência, admitida a incidência de reajuste e revisão;

III - o mecanismo de contas vinculadas e a obrigação da concessionária de transição de promover a tramitação de receitas por tais contas; e

IV - o prazo estimado para conclusão da avaliação de haveres e deveres em face da concessionária anterior, quando aplicável.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso III do caput, a instituição do mecanismo de contas vinculadas será condição de eficácia do contrato.

Art. 119. Na definição das tarifas de pedágio aplicáveis durante a concessão de transição:

I - será fixada a tarifa calculada correspondente aos serviços relacionados no programa de exploração rodoviária, observados os parâmetros mínimos de desempenho exigidos;

II - poderá ser estabelecida tarifa praticada distinta da tarifa calculada, com vistas à preservação da estabilidade tarifária;

III - a receita tarifária excedente, decorrente da diferença entre a tarifa praticada e a tarifa calculada será acumulada em conta vinculada da concessão e poderá ser utilizada para:

a) recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão futuro ou do contrato de transição;

b) pagamento de saldo em apuração de haveres e deveres da concessionária anterior; ou

c) remuneração da concessionária de transição por campanhas de recuperação determinadas pela ANTT.

Parágrafo único. A fixação da tarifa calculada e da tarifa praticada observará a mesma metodologia aplicável ao regime tarifário ordinário das concessões rodoviárias federais.

Art. 120. A Superintendência competente desenvolverá minutas de edital e de contrato padronizado de concessão de transição, a ser apreciadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT e aprovadas pela Diretoria Colegiada, estabelecendo as regras aplicáveis, inclusive sobre:

I - alocação de riscos;

II - indicadores objetivos de desempenho operacional;

III - hipóteses de extinção antecipada por descumprimento de indicadores;

IV - possibilidade de redução da tarifa praticada em caso de descumprimento das obrigações contratuais;

V - garantias proporcionais aos riscos assumidos; e

VI - mecanismos de proteção do interesse público na execução dos serviços.

Art. 121. A transição operacional entre a concessionária anterior e a concessionária de transição observará as disposições deste Regulamento aplicáveis à transferência de bens e transição entre concessionárias.

Seção II - Da Outorga

Art. 122. A outorga da concessão de transição será precedida de:

I - aprovação do plano de outorga pelo Ministério dos Transportes;

II - aprovação pelo Tribunal de Contas da União; e

III - autorização da Diretoria Colegiada da ANTT para abertura do procedimento licitatório.

Art. 123. A licitação para outorga da concessão de transição será realizada na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 1995.

§1º O edital estabelecerá os requisitos de habilitação técnica e econômico-financeira proporcionais às especificidades do objeto e prazo da concessão de transição.

§2º O critério de julgamento será o maior desconto sobre o valor da tarifa calculada do pedágio.

Art. 124. O edital de licitação será acompanhado da minuta do contrato padronizado de concessão de transição e seus anexos, contendo, no mínimo:

I - o programa de exploração rodoviária;

II - o quadro de indicadores de desempenho;

III - as especificações dos serviços;

IV - as diretrizes para operação rodoviária; e

V - a estrutura tarifária.

Art. 125. Em caso de descumprimento das obrigações contratuais pela concessionária de transição, a ANTT poderá:

I - determinar prazo para regularização do serviço;

II - aplicar as penalidades previstas no contrato; ou

III - decretar a extinção do contrato de concessão por inadimplência, observado o devido processo legal.

Art. 126. Ao término da concessão de transição:

I - a concessionária deverá cooperar com a transferência dos serviços e dos bens vinculados à nova concessionária;

II - será realizada prestação de contas final do sistema de contas vinculadas; e

III - aplicar-se-ão, no que couber, as regras de reversão de bens e encerramento contratual previstas neste Regulamento.

Art. 127. A supervisão e fiscalização da concessão de transição observará as disposições deste Regulamento, sem prejuízo das condições específicas estabelecidas no contrato padronizado.

CAPÍTULO VIII - ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS - RESOLUÇÃO Nº 5.950, DE 20 DE JULHO DE 2021

Art. 128. A Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

CAPÍTULO IV-B DO TERMO ADITIVO

"Art. 27-D. Toda alteração do Contrato de Concessão, do Programa de Exploração da Rodovia – PER ou de quaisquer outros anexos ao contrato deverá ser formalizada mediante termo aditivo.

§1º A proposta de termo aditivo deverá tramitar em processo próprio devidamente motivado pelas razões que ensejaram a sua propositura.

§2º O termo aditivo será celebrado com base em valores definitivos, vedada a utilização de valores estimados, salvo nas seguintes hipóteses:

I - reequilíbrio parcial de natureza cautelar ou baseado em evidência

II – inclusão de obrigações de caráter continuado cujos valores dependam de fatores variáveis não controlados pela concessionária, nos termos da Segunda Norma deste Regulamento.

§3º A Procuradoria Federal junto à ANTT estabelecerá modelos padronizados de minutas de termos aditivos.

Art. 27-E. O Contrato de Concessão poderá ser aditivado a qualquer momento, quando se identificar alguma das seguintes hipóteses:

I - necessidade de intervenção para ampliação, preservação ou restabelecimento da segurança viária;

II - obra ou serviço emergencial para mitigação de risco iminente ou remediação de dano ao sistema rodoviário;

III - adequação do sistema rodoviário decorrente de obras supervenientes do Poder Concedente;

IV - implantação de sistemas ou tecnologias essenciais à supervisão, gestão ou fiscalização do contrato;

V - alterações contratuais sem impacto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

VI - reprogramação de obrigações contratuais vencidas ou vincendas cuja execução no prazo originalmente previsto tenha sido impossibilitada ou significativamente prejudicada por:

a) fatos não imputáveis à concessionária;

b) materialização de riscos não assumidos pela concessionária no contrato de concessão; ou

c) interferências de terceiros que impactem o cronograma de execução.

VII - outras situações excepcionais, devidamente fundamentadas, em que a postergação da alteração contratual para o momento da revisão quinquenal possa causar prejuízo ao interesse público.

§1º A urgência deverá ser tecnicamente demonstrada, com indicação objetiva dos riscos ou danos que se pretende evitar ou remediar.

§2º As alterações que não se enquadrem nas hipóteses do caput serão processadas por ocasião da revisão quinquenal do contrato.

Art. 27-F. O processamento do termo aditivo observará:

I - motivação técnica quanto à necessidade e adequação da alteração proposta;

II - demonstração da viabilidade econômica, quando aplicável;

III - manifestação dos órgãos técnicos competentes;

IV - análise jurídica pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

"Art. 28-A.

.....

V - preservará o equilíbrio econômico original do contrato de concessão, por meio de revisão extraordinária, observada a materialidade do impacto das alterações contratuais;

....." (NR)

CAPÍTULO IX - ALTERAÇÕES NA SEGUNDA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS - RESOLUÇÃO Nº 6.000, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2022

Art. 129. A Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 27.

.....

III – celebração de termo aditivo contratual que implique alteração do planejamento anual comunicado; ou

....." (NR)

"Art. 40.

§1º Os custos relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos relativos a obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, desde que aceitos pela Superintendência competente, serão objeto de recomposição do equilíbrio por meio de revisão extraordinária:

....." (NR)

"Art. 46. As alterações contratuais serão formalizadas mediante termo aditivo, na forma da primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, e seus impactos tarifários serão processados em revisão tarifária, conforme disciplinado na terceira norma do Regulamento.

....."(NR)

"Art. 46-A. As obrigações de caráter continuado cujos valores dependam de fatores variáveis não controlados pela concessionária poderão ser incluídas no contrato mediante termo aditivo que estabeleça:

I - a descrição precisa da obrigação e sua finalidade;

II - os parâmetros objetivos para quantificação dos serviços;

III - a metodologia de cálculo dos valores, considerando:

a) preços unitários de referência, quando aplicável;

b) critérios de atualização de valores fixados por terceiros;

c) forma de apuração das quantidades realizadas.

IV - procedimento de prestação de contas periódica;

V - mecanismo de compensação dos valores efetivamente incorridos.

§1º O termo aditivo que inclua obrigação nos termos deste artigo deverá prever ciclos anuais de prestação de contas e compensação.

§2º A concessionária manterá registro detalhado da execução das obrigações, permitindo a verificação das quantidades e valores unitários.

§3º Aplica-se o disposto neste artigo às situações em que a definição prévia de valor global seja:

I - incompatível com a natureza continuada da obrigação;

II - sujeita a variações significativas não controladas pela concessionária; ou

III - dependente de preços fixados por terceiros."

"Art. 62.

.....

§4º Para obras ou serviços de grande vulto não previstos inicialmente no contrato de concessão, a adequação da solução de engenharia ou do orçamento poderá ser submetida, com anuência de ambas as partes, a mecanismo adequado de solução de controvérsias, conforme norma específica da ANTT.

....." (NR)

"Art. 66. Compete à concessionária realizar a análise e deliberar quanto à adequação de projeto de interesse de terceiro.

.....

§6º Entendendo pela adequação e cabimento do projeto de interesse de terceiro, a concessionária deverá encaminhar a solicitação à Superintendência competente.

....." (NR)

"Art. 67. É obrigatória a prévia publicação de autorização pela Superintendência competente nos projetos de interesse de terceiros.

§1º A Superintendência competente decidirá quanto à autorização do projeto de interesse de terceiro de que trata o caput no prazo de quarenta e cinco dias, contado do protocolo da solicitação, mediante ato publicado na página oficial da ANTT e em extrato no Diário Oficial da União.

§2º A Superintendência competente poderá determinar diligência à concessionária para complementação de documentos ou realização de ajustes no projeto.

§3º Na hipótese do parágrafo anterior, o prazo de que trata o §1º será contado a partir da data do último protocolo com as informações prestadas pela concessionária em resposta à diligência.

§4º A Superintendência competente realizará análises amostrais dos Projetos de Interesse de Terceiros, de modo a fiscalizar a atuação da concessionária no processo, priorizando os pedidos referentes a acessos e outras obras viárias.

§5º A autorização poderá estabelecer condições, termos e encargos a serem observados na implementação do projeto de interesse de terceiro.

§6º A ausência de manifestação da Superintendência competente no prazo de que trata o §1º implicará a autorização tácita para celebração do contrato de permissão especial de uso.

§7º Os projetos de engenharia elaborados pelo Departamento Nacional de infraestrutura de Transportes serão automaticamente aceitos pela ANTT, cabendo à concessionária sua avaliação quanto às questões de operacionalidade, segurança viária e fluidez.

§8º As autorizações irão conter informações de geolocalização, que devem ser disponibilizadas pela concessionária.

§9º A concessionária deverá manter seu próprio banco de dados e publicar em seu sítio eletrônico todas as autorizações emitidas.

....." (NR)

"Art. 68.

§1º A concessionária deverá protocolar cópia do contrato de permissão especial de uso e de seus termos aditivos na Superintendência competente em até trinta dias da sua celebração.

§2º A concessionária poderá solicitar alterações no contrato de permissão especial de uso, após manifestação do terceiro, desde que mantido o objeto da autorização.

.....

§4º Caso necessário, a concessionária poderá celebrar termo aditivo com o objetivo de prorrogar o prazo para execução do projeto de interesse de terceiro.

§5º A concessionária deverá encaminhar o termo aditivo mencionado no § 4º à Superintendência competente em até trinta dias da sua celebração." (NR)

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

§1º A recomposição do equilíbrio econômico ocorrerá em revisão extraordinária.

....." (NR)

“

"Art. 143. A antecipação da execução do cronograma previsto no contrato de concessão, no interesse da ANTT ou a requerimento da concessionária, deverá ser precedida de autorização da Superintendência competente, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro após a conclusão da obra, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Parágrafo único. A antecipação da execução do cronograma previsto no contrato de concessão sem autorização da Superintendência competente poderá ser promovida por conta e risco da concessionária, não sendo cabível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro." (NR)

"Art. 152. Excedido o limite do estoque de melhorias, a inclusão de obras de melhorias ocorrerá por deliberação da Diretoria, em termo aditivo.

§1º Esgotado o estoque de melhorias, a ANTT e a concessionária poderão celebrar termo aditivo de alteração contratual para pactuação de novo estoque de melhorias e do acréscimo de reequilíbrio aplicável.

....." (NR)

"Art. 174.

.....

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

....." (NR)

"Art. 221.

.....

§3º Apresentadas as manifestações de que tratam os parágrafos anteriores ou decorrido o prazo, sem manifestação do executor da obra, a Superintendência competente submeterá análise do pleito de reequilíbrio à Diretoria, cujo eventual impacto será recomposto em revisão extraordinária.

....." (NR)

"Art. 222. A Diretoria poderá determinar a realização de obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente, mediante recomposição do equilíbrio econômico do contrato em revisão extraordinária." (NR)

Art. 130. A Resolução nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....

"Art. 1º

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

.....

XII - Revisão extraordinária: revisão da tarifa de pedágio, realizada a qualquer momento, que tem por finalidade a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em razão da ocorrência de eventos de risco ou de alterações promovidas no contrato de concessão;

XIII - Revisão ordinária: revisão da tarifa de pedágio, realizada em período anual, que tem por finalidade a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em razão de apuração e ajustes periódicos de obrigações previstas no contrato de concessão;

XIV - Revisão quinquenal: revisão do contrato de concessão, realizada em intervalos entre cinco e dez anos, que tem por finalidade a inclusão, alteração, reprogramação ou exclusão de obras e serviços, na alteração de escopo, parâmetros técnicos e de desempenho e na atualização e modernização de quaisquer outros aspectos contratuais, de modo a tornar o contrato mais eficiente e aderente às necessidades dos usuários da rodovia;

XV - Termo aditivo: instrumento que se presta a complementar, acrescentar, aclarar, excluir ou alterar cláusulas do Contrato de Concessão e de seus anexos, passando a integrar o Contrato;

XVI - Tarifa Básica de Pedágio: valor expresso em cinco casas decimais, correspondente ao valor tarifa quilométrica para a categoria 1 de veículos, que compreende parcela da equação da Tarifa de Pedágio (TP); e

XVII - Tarifa de Pedágio: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada, revisada e reajustada anualmente." (NR)

"Art. 14. As contratações de financiamentos pela concessionária que envolvam a apresentação de garantias vinculadas à exploração da concessão deverão ser comunicadas à ANTT e devidamente demonstradas nas notas explicativas das demonstrações financeiras trimestrais." (NR)

.....

"Art. 54

.....

Parágrafo único. Considera-se também receita da concessionária o rendimento do saldo das aplicações financeiras dos valores previstos no caput." (NR)

"Art.55

.....

§1º As alterações na tarifa de pedágio serão implementadas a zero hora da data de reajuste do contrato de concessão ou, extrapolada esta data, do terceiro dia subsequente à publicação da decisão da ANTT no Diário Oficial da União, conforme o caso, devendo a concessionária dar ampla publicidade neste íterim aos novos valores a serem cobrados.

.....

§3º As concessionárias poderão submeter à ANTT proposta de implementação de meios adicionais de pagamento da tarifa de pedágio, incluindo pagamento instantâneo brasileiro (PIX), cartões de débito e crédito, ou tecnologias de pagamento via aplicativos em dispositivos móveis, desde que haja infraestrutura suficiente de internet, quando necessária.

§4º A implementação dos meios adicionais de pagamento será formalizada por termo aditivo, observado o disposto na primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

"Art. 56. O início da cobrança da tarifa de pedágio poderá ocorrer após atendimento dos requisitos previstos no contrato de concessão:

.....

§5º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o §4º considerará os dados reais de tráfego apurados ou, na sua impossibilidade, o tráfego projetado pelos estudos de viabilidade da licitação da concessão." (NR)

"Art. 72. Quando o impacto da aplicação do desconto de usuário frequente for passível de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a concessionária deverá apurar a perda de receita tarifária líquida incorrida em razão da aplicação do desconto de usuário frequente, valor este que consistirá na diferença entre:

I - a Receita Tarifária que seria auferida pela concessionária por meio da cobrança dos usuários frequentes sem a aplicação do PERCENTUAL DE DESCONTO UNITÁRIO, e

II - a Receita Tarifária efetivamente auferida pela concessionária por meio da cobrança dos usuários frequentes com a aplicação do PERCENTUAL DE DESCONTO UNITÁRIO." (NR)

"Art. 82. Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e por decisão fundamentada da Superintendência, parcelar ou postergar impacto decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, no fluxo de caixa ou, mediante aplicação do Fator C, no âmbito da Conta C, considerando a devida correção monetária e aplicação das taxas de retorno previstas em Resolução específica." (NR)

"Art. 85. A tarifa básica de pedágio será reajustada anualmente com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA, conforme a seguinte fórmula:

....." (NR)

"Art. 114.

.....

VI - verba de licenciamento ambiental; e

VII - verba de elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia.

.....

§3º A elaboração das propostas, orçamentos e a realização da prestação de contas dos serviços relativas às verbas contratuais deverão ser realizadas na forma da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§4º A concessionária somente poderá contratar e utilizar a verba contratual após a aceitação e autorização da unidade organizacional competente.

§5º Os saldos das verbas anuais de desenvolvimento tecnológico e segurança no trânsito deverão ser revertidos a modicidade tarifária, na revisão tarifária ordinária subsequente.

(NR)

"Art. 115. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da execução de verba contratual será promovida na revisão ordinária subsequente à aprovação da prestação de contas, salvo se já considerada na equação econômico-financeira do contrato de concessão.

§1º

.....

III - verba de elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia; e

IV - qualquer outra verba, por determinação do Poder Concedente, Fato do Príncipe ou Fato da Administração.

.....

§4º Caso constatado que nenhum montante ou parcela significativa de seu saldo foi utilizado, o contrato pode ser alterado para deixar de exigir determinada verba, mediante respectiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro." (NR)

"Art. 122.

.....

§3º O novo cronograma físico-financeiro decorrente das alterações que trata o § 2º deve ser apresentado com antecedência mínima de até trinta dias do fim do ano-concessão em curso, para prévia anuência da unidade organizacional competente.

§4º Na respectiva sessão deliberativa, o Comitê RDT poderá designar a unidade organizacional competente para acompanhar os resultados do projeto de pesquisa e desenvolvimento, sem prejuízo da fiscalização da prestação de contas, nos termos da quarta parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias." (NR)

"Art. 125. A Superintendência competente aprovará os produtos decorrentes da aplicação da verba de desenvolvimento tecnológico, observada a manifestação técnica da unidade organizacional competente para a fiscalização do projeto de pesquisa e desenvolvimento, em caráter não vinculante." (NR)

"Art. 126. Os produtos decorrentes da aplicação da verba para desenvolvimento tecnológico são bens da concessão.

..... (NR)

"Art. 130. A concessionária deverá apresentar proposta, que será analisada:

I - pela unidade incumbida da comunicação social da ANTT, caso envolva campanha de publicidade institucional; e

II - pela Superintendência competente, nas demais hipóteses.

Parágrafo único. Executados os recursos da verba de segurança no trânsito, a respectiva prestação de contas será avaliada pela unidade que tiver analisado a proposta." (NR)

"Seção VIII

Verba de elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia

Art. 135-A. A verba de elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia será destinada a contratação e ao pagamento de empresas projetistas, consultorias e organismos de inspeção para o desenvolvimento de estudos técnicos e projetos de engenharia, nas hipóteses de inclusão de novos investimentos nos contratos de concessão.

Parágrafo único. O valor da verba de elaboração e inspeção de estudos técnicos e projetos executivos de engenharia será definida conforme estudo de necessidade, a ser avaliado pela Superintendência competente.

Art. 135-B. Os estudos técnicos e projetos serão contratados e elaborados conforme solicitação da Superintendência competente, ou por provocação da concessionária, a critério da Superintendência competente.

Art. 135-C. Os estudos técnicos e projetos serão elaborados mediante contratação das concessionárias, seguindo aos normativos técnicos e as boas práticas, na forma da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias." (NR)

"Art. 136. O contrato de concessão e a tarifa de pedágio serão submetidos às revisões ordinária, extraordinária e quinquenal de acordo com o procedimento e as hipóteses de cabimento previstas neste Capítulo." (NR)

"Art. 140. Ato da Superintendência competente estabelecerá o calendário com as datas previstas das revisões atendendo o previsto nos contratos de concessão." (NR)

"Art. 148. O processo de reajuste e revisão ordinária será instaurado em, no mínimo, cento e quarenta dias antes da data de reajuste." (NR)

"Art. 150. A revisão extraordinária tem por finalidade a recomposição do equilíbrio econômico do contrato de concessão em razão da ocorrência de eventos de risco ou de alterações promovidas no contrato de concessão e será processada de ofício, pela Superintendência competente." (NR)

§1º

I - em razão de evento decorrente de caso fortuito, força maior, fato do príncipe ou fato da administração; e

....." (NR)

"Art. 151. O processo de revisão extraordinária para processamento do impacto de eventos de desequilíbrio que não tenham sido analisados na forma do §1º do artigo 150, será realizado a cada cinco anos de forma a consolidar os impactos econômico dos eventos de desequilíbrio já apurados nos respectivos processos administrativos, desde a realização da revisão tarifária extraordinária anterior.

Parágrafo único. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão será formalizada mediante termo aditivo, cuja celebração depende de prévia aprovação do respectivo projeto de engenharia e orçamento, nos termos do Regulamento das Concessões Rodoviárias, sendo seus efeitos financeiros processados em revisão da tarifa de pedágio, quando esta for a forma de reequilíbrio adotada. (NR)

"Art. 152. A instrução da revisão extraordinária observará as seguintes etapas, nesta ordem:

I - instrução de manifestação técnica pela Superintendência competente, com demonstração das hipóteses de cabimento;

II - emissão de manifestação técnica preliminar com proposta de revisão extraordinária pela Superintendência competente;

.....

IV - análise da manifestação da concessionária e submissão da proposta final de revisão extraordinária pela Superintendência competente para deliberação pela Diretoria em até sessenta dias corridos, contados do seu protocolo.

§1º A aprovação da proposta final de revisão extraordinária não depende de prévia manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT, a menos que haja dúvida jurídica a ser dirimida.

§2º Quaisquer pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em razão da ocorrência de eventos de risco ou de alterações promovidas no contrato de concessão, devem ser formulados pela concessionária e discutidos em autos apartados e independentes dos processos de revisão, somente sendo considerados os efeitos:

I - econômicos na revisão extraordinária após ao trânsito em julgado da decisão da ANTT sobre o mérito e valor que reconheça o evento de desequilíbrio; e

II - financeiros na revisão ordinária subsequente, sendo que, para incidir na revisão tarifária ordinária em curso, a revisão extraordinária deve estar concluída e deliberada até o início da elaboração de proposta final de revisão ordinária pela unidade organizacional responsável."

Parágrafo único. A ANTT poderá promover reequilíbrios parciais, quando houver elementos cautelares ou quando o direito ao reequilíbrio estiver reconhecido, conforme procedimento previsto em norma específica. (NR)

"Art. 154.

.....

§3º O resultado da revisão quinquenal deverá preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, eventualmente afetado pelas alterações contratuais promovidas." (NR)

"Art. 155.

.....

§3º Será possível a reprogramação de obrigações vencidas ou vincendas, a critério da ANTT, sem prejuízo da concomitante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e das penalidades por eventual descumprimento até o momento da reprogramação." (NR)

"Subseção II

Classificação de obras e serviços"

"Art. 157. A Superintendência competente notificará a concessionária sobre o processo de quinquenal instaurado no art. 155 e seu conteúdo, e solicitará, para cada obra ou serviço nele contemplado, as seguintes informações, no prazo de sessenta dias:

.....

II - custo estimado, incluindo os custos relacionados;

.....

§ 2º Quando obrigatório, o estudo de viabilidade, aprovado pela Superintendência competente, deverá ser apresentado pela concessionária na forma e no prazo previstos na segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

....." (NR)

"Subseção III

Do processo de participação e controle social"

"Art. 161. A proposta preliminar de revisão quinquenal será submetida ao Processo de Participação e Controle Social — PPCS, nos termos da regulamentação específica." (NR)

"Art. 163.

.....

§2º Caso o processo de participação e controle social resulte em novas propostas de inclusão, alteração, reprogramação ou exclusão de obras e serviços ou alteração de escopo, parâmetros técnicos e de desempenho previstos no contrato de concessão, a Superintendência competente analisará tais propostas segundo os critérios do art. 155, e poderá atualizar a proposta de revisão quinquenal incluindo nova classificação das obras e serviços em ordem de prioridade.

§3º

I - ajustar a quantidade de investimentos a serem incorporados na proposta;

II - adequar a distribuição dos investimentos ao longo do trecho concedido, beneficiando um maior número de usuários distintos;

....." (NR)

"Art. 164.

§ 1º

I - a minuta de termo aditivo ao contrato de concessão; e a

II - proposta final de revisão quinquenal, com a ordem de prioridades definitiva das obras e serviços." (NR)

"Art. 166.

.....

II - o valor estimado do investimento, para as obras e serviços com projeto executivo objetado ou sem projeto executivo; ou

....." (NR)

“Seção VI

Novos pleitos de reequilíbrio

Art. 171-A. Quaisquer pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão devem ser formulados pela concessionária e discutidos em autos apartados dos processos de revisão, somente sendo considerados na revisão ordinária subsequente ao trânsito em julgado da decisão da ANTT que reconheça o evento de desequilíbrio.

§1º Na hipótese da ocorrência de eventos de desequilíbrio contratual em favor do Poder Concedente, caberá à Superintendência competente dar início ao procedimento de recomposição, independentemente de provocação da concessionária.

§2º Será conferido tratamento prioritário aos processos de reequilíbrio econômico-financeiro que envolvam questões incontroversas, admitida a adoção de medidas antecipatórias ou cautelares.

§3º Consideram-se questões incontroversas, para fins deste artigo, aquelas que, alternativamente:

I - caracterizem fato do príncipe, como a criação, a alteração ou a extinção de tributos;

II - tenham sido reconhecidas pela ANTT como evento de desequilíbrio, restando pendente a mensuração do respectivo impacto; ou

III - possam ser presumidas, em razão da similaridade com eventos de desequilíbrio já reconhecidos pela ANTT.

§4º Caberá à concessionária apresentar a estimativa preliminar do impacto do evento de desequilíbrio, sujeita à apreciação prévia da ANTT.

Art. 171-B. Cada pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão deverá ser formulado pela concessionária de forma individualizada, admitindo-se a reunião de pleitos que apresentem conexão entre si, pelo fato ou pelo período de ocorrência.

§1º Ao formular o pleito, a concessionária deverá fornecer detalhes sobre o evento ensejador da recomposição, o fundamento contratual, e a estimativa da variação de investimentos, custos, despesas ou receitas e eventual necessidade de aditamento do contrato.

§2º Os pleitos de reequilíbrio deverão ser apresentados pela concessionária acompanhados de formulário padrão, conforme modelo estabelecido em Instrução Normativa.

§3º A ANTT poderá requisitar complementação da documentação apresentada pela concessionária, para comprovar fatos ou trazer informações acerca do suposto evento de desequilíbrio.

Art. 171-C. A ANTT examinará as informações prestadas pela Concessionária e decidirá pelo cabimento ou não da recomposição pretendida.

Art. 171-D. Reconhecido ou indeferido o pleito de reequilíbrio, a Superintendência competente deverá certificar nos autos próprios o trânsito em julgado da decisão.

Parágrafo único. O pleito de reequilíbrio indeferido somente poderá ser reapresentado se apresentadas as motivações de forma detalhada.

Art. 171- E. Não serão admitidos pleitos de reequilíbrio que já tenham sido anteriormente analisados pela área técnica e deliberados pela Diretoria Colegiada, salvo na hipótese de surgimento de novas circunstâncias relevantes, capazes de modificar a decisão anterior." (NR)

(...)

CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 131. Aplica-se a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados em caso de extinção antecipada prevista na Resolução nº 5.860, de 3 de dezembro de 2019, para os contratos de concessão que, na data de publicação desta Resolução:

I - tenham sido qualificados para fins de relicitação; ou

II - tenha sido instaurado processo de caducidade.

Art. 132. Para fins de cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados, fica mantida a obrigatoriedade da observância das regras instituídas no Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal, aprovado pela Resolução ANTT nº 3.847, de 26 de junho de 2012, e demais normas decorrentes, até que sobrevenha a publicação do Manual de Contabilidade Regulatória.

Art. 133. Ficam revogadas:

I - a Resolução nº 5.860, de 2019;

II - a Resolução nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021;

III - a Resolução nº 5.935, de 27 de abril de 2021;

IV - o art. 12, da Resolução nº 6.000, de 2022.

V – os seguintes dispositivos da Resolução nº 6.032, de 2023:

a) o §4º do art. 115;

b) os §§ 1º e 2º do art. 130;

c) o inciso III do § 1º e os §§ 3º e 4º do art. 150;

d) o art. 153;

f) o inciso III do §1º do art. 164; e

g) o §4º do art. 166.

Art. 134. Esta Resolução entra em vigor em 1º de fevereiro de 2025.

RAFAEL VITALE RODRIGUES

Diretor-Geral



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SEDE
SUBPROCURADORIA-GERAL DE MATÉRIA REGULATÓRIA (PF-ANTT) - PROCURADORES
SCES TRECHO 3, LOTE 10, PROJETO ORLA 8, BLOCO A, 3º ANDAR

DESPACHO n. 00443/2025/PF-ANTT/PGF/AGU

NUP: 50500.072293/2021-05

INTERESSADOS: SUROD - SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

ASSUNTOS: CONCESSÃO / PERMISSÃO / AUTORIZAÇÃO

Sr. Procurador-Geral,

1. Manifesto concordância com o **PARECER n. 00191/2024/PF-ANTT/PGF/AGU.**
2. À consideração superior.

Brasília, 10 de janeiro de 2025.

Waleska de Sousa Gurgel
Procuradora Federal
Subprocuradora-Geral de Matéria Regulatória - PF/ANTT

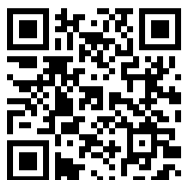
-

1. Aprovo.
2. Encaminhe-se à SUROD.
3. Encaminhe-se, também, ao apoio da Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória para que cadastre a presente manifestação no Repositório da PF-ANTT.

Brasília, 10 de janeiro de 2025.

Milton Carvalho Gomes
Procurador Federal
Procurador-Geral - PF/ANTT

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50500072293202105 e da chave de acesso 1b8c7214



Documento assinado eletronicamente por WALESKA DE SOUSA GURGEL, 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 1818372015 e chave de acesso 1b8c7214 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): WALESKA DE SOUSA GURGEL, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 10-01-2025 22:03. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



Documento assinado eletronicamente por MILTON CARVALHO GOMES, 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 1818372015 e chave de acesso 1b8c7214 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MILTON CARVALHO GOMES, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 10-01-2025 22:55. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.
