



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDENCIA DE GOVERNANÇA, PLANEJAMENTO E ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL
GERENCIA DE ARTICULAÇÃO E PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL

NOTA TÉCNICA SEI Nº 4563/2020/GEAPI/SUART/DIR

Interessado: SUART - SUPERINTENDENCIA DE GOVERNANÇA, PLANEJAMENTO E ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL

Referência: Processo nº 50501.348178/2018-01

Assunto: Análise de Impacto regulatório. Regulamentação do processo de aplicação da penalidade de caducidade nos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária regulados pela ANTT.

1. IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1.1 Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre esta AIR?

Palavra-chave 1: Caducidade

Palavra-chave 2: Extinção

Palavra-chave 3: Indenização

1.2 Quais são os processos relacionados ao tema?

Processo nº 50500.252312/2016-18. Processo Administrativo Ordinário – Concessionária de rodovias Galvão BR 153;

Processo nº 50500.215568/2016-36. Processo Administrativo Ordinário – Concessionária de rodovias Galvão BR 153;

Processo nº 50500.089103/2014-51. Grupo de Trabalho da Concessionária da Ponte Rio- Niterói S/A;

Processo nº 50501.348178/2018-01. Regulamentação do Processo de Aplicação da Penalidade de Caducidade no âmbito da ANTT;

Processo nº 50501.307239/2018-72. Processo Administrativo Ordinário - Concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S/A - FTL S/A;

Processo nº 50500.348542/2019-16. Processo Administrativo Ordinário - Concessionária Transnordestina Logística S/A - TLSA; e

Processo nº 50500.032840/2020-21. Processo Administrativo Ordinário - Rumo Malha Oeste S.A. - RMO.

1.3 Quais são as AIRs relacionadas?

AIR (Regulamentação do processo de aplicação de Caducidade – versão 2.0) documento SEI 0692042 juntado ao Processo 50501.348178/2018-01.

1.4 Em qual etapa está sendo concluída a presente versão da AIR? Antes do início, no início, no meio ou no final do Projeto?

A presente versão está sendo concluída na fase final do projeto. Já foram realizadas outras duas versões anteriores, sendo que uma delas foi submetida à Processo de Participação e Controle Social – PPCS. Agora, atendendo às boas práticas regulatórias, após determinação da Diretoria Geral com novas diretrizes, foi realizada nova AIR.

2. DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

2.1 Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada

A Lei nº 8.987/1995 elenca os casos possíveis de extinção da concessão, em especial as espécies advento do termo contratual, caducidade, encampação e intervenção. Para o caso específico de caducidade, a Lei nº 8.987/1995 estabelece em seu art. 38, § 1º:

“§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente 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;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

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;

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

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do [art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#).

(Redação dada pela Lei nº 12.767, de 2012).”

Todas essas modalidades representam pontos de inflexão contratual, uma vez que as condições às quais a concessão está submetida sofrem significativas alterações (seja de forma mais ou menos abrupta).

Para praticamente todos os casos, há exemplos recentes e a Agência, por meio deles, vem adquirindo as primeiras experiências, notadamente nos setores rodoviário e ferroviário. A aplicação da penalidade de caducidade tem sido uma forma de encerramento de contratos de concessão na qual a ANTT tem se deparado com alguns problemas frequentes e prejudiciais à sua atuação.

Com base nessa experiência acumulada até então, foi possível a identificação de alguns pontos sensíveis de cada processo, em especial a ausência de regulamentação dos respectivos processos.

Foi identificado, como problema prático, o fato de que a ausência de regulamentação torna mais lenta e custosa a eficácia da medida seja por meio da postergação de encontros de contas, detecção intempestiva de inconformidades relativas a obras, postergação de renovações, enfretamento de níveis inesperados de complexidade nos cálculos referentes aos encontros de contas, entre outros.

2.2 A ação regulatória visa minorar falha(s) de mercado? Quais?

Uma das premissas básicas da microeconomia é a de que as forças de oferta e demanda, em mercados livres, produzem uma alocação eficiente de recursos. Ou seja, essas forças são guiadas por uma “mão

invisível” em direção a um equilíbrio de mercado que maximiza os benefícios totais para ofertantes e demandantes.

Esse mercado livre também é chamado de mercado de concorrência perfeita, segundo Mankiw (2006), sendo que aqui cabe uma advertência: essa eficiência econômica somente é atingida mediante um conjunto básico de hipóteses simplificadoras da realidade, quais sejam:

- Produtos homogêneos: os produtos são homogêneos quando são considerados substitutos perfeitos entre si. Geralmente, os produtos mais próximos de possuírem tal qualidade são as chamadas “*commodities*”.
- Inexistência de barreiras à entrada ou saída: supõe-se não existirem custos elevados ou limitações legais (como direitos de patentes) que inviabilizem a entrada ou saída de empresas em um setor específico, conseqüentemente, não há reserva de mercado para empresas já estabelecidas anteriormente. Mercados como o de energia elétrica, telecomunicações, ferrovias, saneamento básico urbano e petróleo, que exigem grandes investimentos iniciais, possuem barreiras à entrada.
- Preços dados: Em mercados perfeitamente competitivos, tanto as empresas quanto os consumidores são tomadores de preços. As decisões individuais dos agentes (empresas e consumidores) não são suficientes para influenciar o preço de mercado. As empresas, individualmente, produzem uma quantidade muito pequena da produção total, e os consumidores, individualmente, consomem uma quantidade muito pequena da produção total. Essa incapacidade de influenciar, individualmente, o mercado é também chamada de “*atomicidade*”, pois os agentes são pequenos como átomos.
- Informação completa ou perfeita: há perfeita transparência de informações entre consumidores e ofertantes, ou seja, as empresas estão totalmente conscientes de suas possibilidades de produção e os consumidores de suas alternativas de consumo. Para Melo (2013, p.3), “isso pressupõe uma racionalidade plena na tomada de decisão pelo agente, conhecedor em última instância de todas as oportunidades presentes no mercado, qualquer que este seja.”

Dadas as características citadas, não é difícil concluir que os mercados de concorrência perfeita são ficções econômicas, meros modelos idealizados. Qualquer infringência a essas suposições simplificadoras impossibilita o atingimento da eficiência econômica.

A essas situações os economistas chamam de falhas de mercado e, segundo a Teoria do Interesse Público, são essas mesmas falhas que legitimam a intervenção do Estado via regulação do mercado. Além das falhas de mercado geradas pela infringência das hipóteses do modelo de concorrência perfeita, há outros tipos de falhas de mercado, como, por exemplo, as externalidades, mas, mesmo dentro desse conjunto mais amplo de falhas de mercado, para o contexto do projeto em questão, a única falha que adquire relevância é a assimetria de informações.

Para Fiani (2002, *apud* Rodrigues 2011, p.4), a assimetria de informações é consequência direta da racionalidade limitada, complexidade e incerteza. Dado o papel estratégico da informação nas relações econômicas, os agentes econômicos (aí incluído o concessionário) tendem a ocultar informações relativas à sua estrutura de custos, pesquisas e desenvolvimento, capacidade financeira e demais informações estratégicas.

A assimetria informacional tem o condão de estimular comportamentos oportunistas, cujos efeitos são potencializados pelo contexto de contratos incompletos inerentes à regulação. Os principais tipos de problemas decorrentes da assimetria podem ser resumidos em dois tipos, a saber: seleção adversa e risco moral. Para os propósitos da presente análise, destaca-se o problema do risco moral.

O risco moral é um problema pós-contratual, ou seja, ocorre após o estabelecimento de acordo entre as partes devido a um comportamento imprevisto durante a sua execução. Um exemplo seria o surgimento de problemas na execução de obras relacionadas à infraestrutura de uma rodovia, decorrentes de uma má execução e dissimulação dessa qualidade, a fim de reduzir custos de operação.

Por fim, cabe destacar dois pontos relacionados à informação assimétrica, uma consequência direta dela e o outro agravado por ela, respectivamente a questão do principal-agente e a questão dos custos

transacionais.

O problema do principal-agente é fruto da interação entre informação incompleta e relações hierárquicas entre indivíduos envolvidos na relação econômica.

Mueller (1999, p. 21) assim explica essa relação:

“Em uma relação principal-agente, o principal, que delega a tarefa ao agente, não tem informação sobre a capacidade (tipo) do agente ou o esforço colocado pelo agente na consecução da tarefa. Sendo assim, o principal não tem como avaliar o desempenho do agente dado que o resultado obtido por este, que é observável pelo principal, não é perfeitamente correlacionado com o esforço colocado pelo agente, que não é observável e é o parâmetro no qual a remuneração do agente deveria estar baseada. O agente, sabendo disto, terá incentivos para oferecer uma quantidade sub-ótima de esforço (*moral hazard*) e a mentir sobre seu tipo ou capacidade (seleção adversa). O principal, por sua vez, também terá ciência desta situação e poderá optar por evitar a relação ou incorrer em monitoração custosa, em que os custos representam perdas de bem-estar social comparados com à situação em que a relação pudesse ser estruturada para funcionar sem os incentivos perversos.”

Já no tocante aos custos transacionais, a informação assimétrica, *per si*, não os gera, mas os agrava dentro das organizações, conforme explica Peres (2007):

“[...] sempre que houver custos em negociar, monitorar e coordenar o comportamento dos indivíduos, as transações tornam-se custosas e os mercados falharão em alcançar um equilíbrio eficiente. Para Fagundes (1997), os custos de transação corresponderiam ao dispêndio de recursos econômicos com a finalidade de planejamento, adaptação e monitoramento das interações entre os agentes para que o cumprimento dos termos contratuais seja satisfatório para as partes e compatível com a sua funcionalidade econômica. Em função da existência e importância desses custos de transação, **há a necessidade de construção de estruturas de governança que permitam lidar com a incerteza e a variabilidade, reduzindo o comportamento oportunista e atenuando os custos de transação.**” (grifo nosso)

A coordenação é uma construção dos agentes econômicos para reduzir os custos de transação. Segundo Williamson (1985), os agentes criam determinados mecanismos, chamados de estrutura de governança, para lidar com os custos de transação. Não existe *a priori* uma estrutura de governança superior às demais. O conceito de eficiência apoia-se na adequação da estrutura de governança em questão às características da transação específica.

Diante do exposto, resta claro que a relação regulador/concessionário se enquadra nesse contexto, cabendo à Agência o papel de principal e à concessionária o papel de agente. E mais, o concessionário tem o incentivo de incorrer no comportamento de risco moral por meio do ocultamento de informações e indolência de ações à medida que se aproxima o término da concessão (seja de maneira mais ou menos abrupta). Ainda, os custos transacionais (em especial os relacionados à realização do encontro de contas) gerados com esse comportamento são, sobremaneira, agravados pela ausência de uma regulamentação (mecanismo de estrutura de governança) que positivasse quais as providências e ritos a serem adotados para a eficácia dessas medidas.

2.3 A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

A competência legal da ANTT encontra-se prevista na Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, no Decreto nº 2.521/98, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, conforme se transcreve abaixo da Lei nº 8.987/1995:

“ Art. 35. Extingue-se a concessão por:

- I - advento do termo contratual;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;

V - anulação; e

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual."

(...);

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente 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;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

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;

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

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII - a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em cento e oitenta dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. (Redação dada pela Medida Provisória nº 577, de 2012)

VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Redação dada pela Lei nº 12.767, de 2012)

§ 2º A declaração de caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária."

A Lei nº 10.233/2001 dispõe sobre o assunto da seguinte forma:

"Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...);

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

(...)." (grifos nossos)

Destarte, com suporte nos dispositivos normativos mencionados, conclui-se que a Agência tem competência para editar regulamento sobre o tema.

2.4 Quais os objetivos da ação regulatória

O principal objetivo da ação regulatória é facilitar a eficácia do instituto da caducidade mencionado na pergunta nº 1, da seção nº 2, por meio da definição, estabelecimento, organização e racionalização de seus respectivos procedimentos.

2.5 Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

1. Parecer Técnico nº 109/2018/COINF/URRJ/SUINF (Processo nº 50500.089103/2014-51);
2. Portaria ANTT nº 480/2018, atualizada pela Portaria ANTT nº 136/2019;
3. Nota Técnica nº 304/2020/SUEXE/DIR;
4. Nota Técnica nº 1421/2020/COART/GEART/SUEXE/DIR;
5. Parecer nº 69/2020/PF-ANTT/PGF/AGU;
6. Voto Vista DDB nº 6/2020;
7. Deliberação nº 225/2020; e
8. Documento SEI nº4169753 (e-mail Procuradoria/ANTT).

2.6 Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?

Não há recomendações ou determinações específicas de órgãos externos de controle sobre o tema. O tema é salientado, por exemplo, no processo do TCU referente à concessão rodoviária BR-153 Galvão Engenharia (TC 006.621/2017-1), em que foi aplicada a penalidade de caducidade. Também é relevante mencionar, dada a sua influência orientativa, o Parecer nº 186/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU e PARECER nº 00287/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, ambos da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

2.7 Existem diretrizes da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, quais?

Sim, por meio da Portaria ANTT nº 480/2018, atualizada pela Portaria ANTT nº 136/2019, conforme transcrição abaixo:

"Portaria ANTT nº 480/2018

Art. 1º Constituir Grupo de Trabalho com o objetivo de elaborar a do processo de aplicação da penalidade de caducidade no âmbito da ANTT.

Art. 2º Compete ao Grupo de Trabalho elaborar minuta de resolução acerca do tema em tela e proceder a seus trâmites para aprovação.

Art. 3º Os trabalhos desenvolvidos pelo Grupo de Trabalho orientarão as Unidades Organizacionais responsáveis sobre as ações a serem adotadas."

Posteriormente, foram emanadas novas diretrizes, que podem ser sintetizadas por meio do Voto Vista DDB nº 6/2020, do qual destacam-se os trechos abaixo:

“ Após a análise da matéria, a PF-ANTT elaborou o Parecer n. 00069/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado pelo Despacho de Aprovação n 0086/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, no qual concluiu que:

a) de acordo com o estabelecido no inciso V do art. 24 da Lei nº 10.233/2001, compete à ANTT extinguir atos de outorga em sua esfera de atuação, o que inclui a caducidade, que é uma das hipóteses de extinção antecipada. Assim, nos casos em for omissis o contrato ou havendo referência apenas a "poder concedente" como aquele responsável por aplicar tal penalidade, será da ANTT a competência para decretar caducidade. Todavia, naqueles contratos em que se optou por condicionar a aplicação dessa sanção à edição de ato composto, ou seja, proposição da Agência seguida de decisão a cargo da União, deve ser mantida a competência do chefe do Poder Executivo (Presidente da República) para decretar a caducidade;

b) é possível que a autoridade competente, no ato que decretar a caducidade, postergue a produção de seus efeitos e estabeleça a data a partir de quando o contrato de concessão se extinguirá, de maneira que lhe permita adotar as medidas necessárias para a devida assunção do serviço, retomada dos bens reversíveis e apuração do valor de indenização. Quanto a apuração da indenização, possível que o Poder Público disponha também desse tempo - mas não apenas dele, entre a edição do ato de caducidade e o efetivo encerramento do instrumento contratual, para promover criteriosa apuração do valor de indenização em proveito do concessionário ou devido por ele; e

c) a notificação aos financiadores e ao segurador de que trata a minuta de resolução se fundamenta nos princípios da continuidade do serviço público e da boa-fé; busca permitir a adoção de prerrogativas conferidas aos financiadores no contrato e visa levar ao conhecimento da seguradora a expectativa de sinistro, sem que isso represente violação ao dever de sigilo do processo administrativo sancionador.

(...)

Por oportuno, entendo necessário que seja refeita a análise de impacto regulatório (AIR), considerando as novas premissas que conduzirão os trabalhos, e, dependendo das alternativas de solução e de seus impactos à minuta de Resolução levada à Audiência Pública n 14/2019, que seja avaliada a realização de novo Processo de Participação e controle social (PPCS), com o intuito de dar previsibilidade e transparência à atuação da Agência." (grifos nossos)

2.8 Quais as premissas utilizadas na ação regulatória? Essas premissas foram validadas pela Diretoria Colegiada?

A presente ação regulatória tem como premissas o conteúdo exposto na pergunta 1 da seção 2 da presente AIR.

Referidas premissas não foram validadas pela Diretoria Colegiada até o momento.

2.9 Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?

Sim. Encontram-se citados ao longo do presente documento.

2.10 Os atores internos e externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

Sim. Ao longo do processo foram realizadas reuniões com a Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER), Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS) e Procuradoria Federal (PF/ANTT), detalhadas por meio de e-mails e listas de presença juntadas aos autos do processo nº 50501.348178/2018-01.

Adicionalmente, também foi realizada a Audiência Pública nº 14/2019, que se encontra aberta.

3. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Foi feita a identificação dos seguintes atores, como os mais afetados pela ação regulatória proposta:

- Agência Nacional de Transportes (ANTT);
- Delegatários do serviço público (concessionárias e permissionárias);
- Usuários do serviço público; e
- Sociedade (pessoa física ou jurídica não enquadrada nas categorias anteriores)

As opções regulatórias consideradas nesta AIR são as seguintes:

Alternativa 1: Manutenção do *modus operandi*, no qual a ANTT instrui o processo conforme proposto na minuta de resolução submetida à Audiência Pública nº 14/2019.

Resolveria o problema da seguinte forma:

A eficácia e efetividade do instituto da caducidade, no âmbito da Agência, atualmente, guardam diversos problemas (todos majorados em função do alto nível de incerteza e imprevisibilidade presente no atual rito processual), dentre os quais destacam-se os seguintes: (i) baixos níveis de transparência, previsibilidade (inclusive temporal) e celeridade no tocante à operacionalização da eficácia do respectivo instituto, sobretudo no encontro de contas e eventuais indenizações; (ii) ausência de mecanismos que identifiquem, definam e padronizem quais os procedimentos e informações necessários à operacionalização da eficácia do respectivo instituto; (iii) baixa efetividade dos mecanismos já existentes para desincentivar a concessionária a omitir informações e postergar ações salutares à eficácia do instituto, notadamente àquelas relacionadas ao inventário de bens, regularização de pendências e demais necessárias ao encontro de contas.

A ação regulatória proposta para esse contexto consistiria, resumidamente, na proposição e detalhamento de dois mecanismos: (i) comissão responsável por levantamento e avaliações relacionadas à operacionalização da Caducidade, aquela dividida em núcleos temáticos, a saber: núcleo jurídico, núcleo econômico-financeiro, núcleo operacional e demais núcleos que se fizerem necessários; (ii) obrigatoriedade de a concessionária elaborar Programa de Desmobilização Operacional – PDO a ser analisado, em prazo certo, pela ANTT. O envio do PDO seria somente após a propositura de decretação de caducidade ao chefe do Poder Executivo.

Tais mecanismos teriam o condão de, por meio do incremento da estrutura de governança da Agência, reduzir a incerteza e a variabilidade (e, conseqüentemente, seus custos transacionais) relativos à eficácia do instituto da caducidade.

Contudo, nessa proposta, permaneceria a proposta de *modus operandi* no qual a Agência somente instruiria o processo, mas não aplicaria a penalidade de caducidade, sendo essa competência do chefe do Poder Executivo. Tal *modus operandi*, atualmente, não se mostra mais compatível com as novas diretrizes emanadas pela Diretoria.

Alternativa 2: Novo *modus operandi*, no qual a ANTT instrui o processo e aplica a penalidade de caducidade, nos casos em que a competência para tanto não esteja explicitamente atribuída à União, mencionando ou não o chefe do Poder Executivo. Sendo que as estimativas de valores de possíveis indenizações devidas pelas partes contratuais são apresentadas já no Relatório Final da Comissão Processante.

Resolveria o problema da seguinte forma:

O problema seria resolvido de forma muito semelhante à da alternativa anterior. As diferenças se dariam no sentido de que, para os casos nos quais a Agência fosse competente para a aplicação da penalidade de caducidade, esse processo teria maiores níveis de celeridade no tocante à operacionalização do instituto, haja vista todo o processo ocorrer no âmbito da uma única instituição, qual seja a ANTT.

Nesse caso, existiriam dois procedimentos distintos, variando segundo a competência prevista, no desenho contratual para aplicação da pena de caducidade. O anexo I detalha quais concessões têm

determinado tipo de desenho contratual.

Alternativa 3: Novo *modus operandi*, no qual a ANTT instrui o processo e aplica a penalidade de caducidade, nos casos em que a competência para tanto não esteja explicitamente atribuída à União, mencionando ou não o chefe do Poder Executivo. Sendo que o valor de possíveis indenizações (bem como outros procedimentos apuratórios necessários) devidas pelas partes contratuais é apresentado entre a decisão final do processo sancionador de caducidade e a efetiva extinção da concessão, com a real desmobilização do delegatário outrora apenado. Norma com aplicação ampla, incidindo sobre as concessões de exploração rodoviária, ferroviária e aos *serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura*;

Resolveria o problema da seguinte forma:

Embora grande parte do formato de solução não seja alterado em comparação à alternativa imediatamente anterior, esta proposta de solução sofre uma mudança de alto impacto, qual seja: a explicitação do lapso temporal entre o momento da declaração de caducidade e a ocorrência total dos efeitos jurídicos dessa declaração.

Ao explicitar o descolamento temporal entre a decretação da caducidade e a efetiva extinção da concessão com a desmobilização do atual concessionário, esta ação regulatória entende e assume a real necessidade de a concessionária e de a ANTT, conjuntamente, iniciarem complexos procedimentos para viabilizar a transição operacional da concessão para um novo concessionário. Dentre esses procedimentos, é dado destaque para a realização do cálculo de eventuais indenizações devidas entre as partes contratuais, que nessa opção pode ser iniciado a partir do procedimento apuratório de descumprimentos contratuais ensejadores da penalidade de caducidade e se estender até a completa desmobilização da concessionária apenada.

Essa solução além de proporcionar eficácia e efetividade ao instituto da caducidade, também proporciona maior segurança jurídica e robustez aos diversos procedimentos apuratórios necessários à consecução da caducidade.

No entanto, as recentes manifestações das SUFER e da SUPAS, em especial daquela, aventam um aspecto que outrora não havia sido considerado: o risco de contraproducência da medida regulatória ora proposta.

A SUFER, por meio do Despacho sem número, datado de 14/8/20, a despeito dos esforços empreendidos por ela na discussão conjunta e participativa acerca do projeto em pauta, em nova análise, defende que a regulamentação em pauta seja feita de maneira apartada (temporal e tematicamente), conforme detalhado abaixo:

“(…) Entende-se que a emissão de ato administrativo que vise à implementação de regulamentação que abarque procedimentos para a aplicação de penalidade de caducidade tanto no caso das concessões ferroviárias, quanto para as concessões de infraestrutura rodoviária e permissão para o transporte de passageiros, poderia importar a obrigatoriedade da observância de procedimentos que não estariam totalmente alinhados com a praxe adotada em cada Superintendência, ocorrendo situações de retrabalho e de ineficiência na gestão.”

Uma vez que o objetivo principal da ação regulatória é melhor prover a governança da Agência de medidas eficazes para a resolução do problema em tela, a possibilidade de situações de retrabalho e ineficiência na gestão, decorrentes de uma regulamentação conjunta, é um sério risco de processo.

Dentre as diversas definições disponíveis de risco, Bergamini (2005) *apud* Dantas et al (2010), afirma que risco seria a possibilidade de ocorrência de um evento adverso para uma determinada situação esperada. Martin *et all* (2004), ao detalhar uma tipologia de riscos, classificaria o risco suscitado pela SUFER como do tipo risco de processo, que seria basicamente “(…) riscos que se originam não em imperfeições das atividades humanas, mas de falhas de funcionamento de máquinas e equipamentos, de *software*, de sistemas ou **de processos de trabalho**” (grifo nosso).

Identificado o risco, o passo seguinte no âmbito da gestão de riscos corporativos é avaliá-lo, mensurá-lo e tratá-lo. Naturalmente, no âmbito da presente AIR (de nível 1), em função da escassez de dados

históricos e da própria natureza do tipo de risco em pauta (que é essencialmente subjetivo) não é possível a realização de uma aprofundada gestão do risco identificado.

No entanto, ainda assim, a análise aqui presente se mostra suficiente e adequada aos propósitos de uma AIR nível 1, e para tanto se vale de uma simplificação da técnica de análise qualitativa *Control Self Assessment – CSA*. Para Cocurullo (2004), *apud* Dantas et al (2010), as análises qualitativas são empregadas, geralmente, quando os riscos não se prestam à quantificação, quando não há dados confiáveis em quantidade suficiente para a realização das avaliações quantitativas, ou, ainda, quando a relação custo-benefício para a obtenção e análise dos dados não é viável.

Ainda segundo Cocurullo (2004), a CSA consiste em reunir a administração e o pessoal de uma determinada área, juntamente com facilitadores especializados, para entrevistas e discussões sobre processos específicos, com a finalidade de produzir uma auto-avaliação dos controles internos relacionados e desenvolver planos de ação para superação das deficiências identificadas.

A resposta à deficiência identificada (risco) se dá com base na cultura e no apetite à exposição de risco da entidade. Com base nas manifestações das áreas finalísticas e da Procuradoria Federal nesta Agência (integrantes do GT), por meio dos documentos juntados aos autos, podemos simular esse processo, inferir o nível de apetite ao risco da Agência e obter a melhor forma para lidar com o risco identificado.

De uma forma geral, os integrantes do GT (afora a SUFER) se manifestaram no sentido de ressaltar a possibilidade (e desejabilidade) de construção de uma regulamentação conjunta por meio de uma parte destinada a regras gerais e de aplicação indiscriminada e outra, destinada a cuidar de eventuais idiosincrasias de cada um dos setores envolvidos. Tal cenário geraria um cenário de celeridade e economicidade envolvendo os custos regulatórios (*ex-ante* e *ex-post*) envolvidos no ciclo regulatório.

Todavia, por outras palavras, também colocaram a ressalva de que o risco aventado pela SUFER (enquanto área detentora da *expertise* no setor ferroviário) não era menosprezável ou ilegítimo.

Com base nessas colocações, é possível observar um elevado grau de prudência e preocupação nas manifestações que consolidam o pensamento e cultura das áreas envolvidas no debate, sendo assim a resposta institucional mais coerente com esse pensamento é tratar o risco identificado como de alto potencial lesivo aos objetivos da ação regulatória.

No entanto, para fins didáticos e de comparação com a análise seguinte, nessa opção as atividades (regulamentação conjunta da norma) que possam materializar esse risco não são descontinuadas.

Alternativa 4: Novo *modus operandi*, no qual a ANTT instrui o processo e aplica a penalidade de caducidade, nos casos em que a competência para tanto não esteja explicitamente atribuída à União, mencionando ou não o chefe do Poder Executivo. Sendo que o valor de possíveis indenizações (bem como outros procedimentos apuratórios necessários) devidas pelas partes contratuais é apresentado entre a decisão final do processo sancionador de caducidade e a efetiva extinção da concessão, com a real desmobilização do delegatário outrora apenado. Norma com aplicação restrita às concessionárias de exploração rodoviária.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essencialmente, a única diferença entre essa opção e a imediatamente anterior reside no fato de que a regulamentação da ação regulatória não é feita de forma conjunta para todas as áreas envolvidas no GT. Sendo a presente ação regulatória destinada apenas as concessões de exploração rodoviária. Tal situação assume o risco de processo decorrente da regulamentação conjunta como de alto potencial lesivo, só que diferentemente da opção anterior, decidiu-se repeli-lo e abortar as atividades que possam materializá-lo, qual seja a regulamentação conjunta. Essa esteira de raciocínio foi fundamentada pelo assessoramento jurídico ao Grupo de Trabalho, por e-mail, de 10/09/2020, acostado ao aludido processo, informando que é "possível que a regulamentação de aplicação de caducidade, neste caso, se aplique exclusivamente às concessões de exploração de infraestrutura rodoviária, cuidadas pela SUROD".

3.1 IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS - ALTERNATIVA 1

- **ANTT**

- Incorrência em custos regulatórios, que, segundo Nascimento (2006), podem ser divididos em *ex-ante* e *ex-post*. Custos *ex-ante*: ocorrem antes de criar uma norma os indivíduos devem coletar informações a respeito do que vai ser normatizado, negociar os termos da norma, redigi-la e salvaguardar, por meio de seus itens, o desenrolar eficiente da norma. Os custos *ex-post* englobam: a ação legal formal com respeito a divergências, e o estabelecimento e a operacionalização de procedimentos formais de controle; reavaliação do grau de adaptação dos termos e das condições correntes da norma, incluindo a possibilidade de revisão da norma; monitoramento do cumprimento das cláusulas normativas, e do comprometimento dos agentes a permanecerem aderidos aos termos da norma. (MALEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)
- Redução dos altos custos transacionais gerados pela ausência ou insuficiência de mecanismos que desincentivem o concessionário a incorrer no risco moral via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. A institucionalização da Comissão e do PDO cumpririam esse papel (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE ALTA);
- Clareza nos procedimentos, prazos e atos do processo de averiguação de penalidades graves que podem culminar na penalidade de caducidade (BENEFÍCIO INTENSIDADE ALTA);
- Oposição às novas diretrizes da Diretoria Colegiada (MALEFÍCIO DE ALTA INTESIDADE)

- **CONCESSIONÁRIAS**

- A melhoria da estrutura de governança regulatória, via institucionalização da Comissão e do PDO, reduziria a vantagem informacional da concessionária desestimulando-a, conseqüentemente, ao ocultamento de informações e indolência de ações. (MALEFÍCIO DE INTENSIDADE ALTA);
- Uniformização de tratamento, por parte das UORG, dispensado à concessionárias distintas em situações idênticas. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE MÉDIA)

- **USUÁRIOS**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário por meio de infrações ao contrato. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

- **SOCIEDADE**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário por meio de infrações ao contrato. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

3.2 IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS - ALTERNATIVA 2

- **ANTT**

- Incorrência em custos regulatórios, que segundo Nascimento (2006)^[1] podem ser divididos em *ex-ante* e *ex-post*. Custos *ex-ante*: ocorrem antes de criar uma norma os indivíduos devem coletar informações a respeito do que vai ser normatizado, negociar os termos da norma, redigi-la e salvaguardar, por meio de seus itens, o desenrolar eficiente da norma. Os custos *ex-post* englobam: a ação legal formal com respeito a divergências, e o estabelecimento e a operacionalização de procedimentos formais de controle; reavaliação do grau de adaptação dos termos e das condições correntes da norma, incluindo a possibilidade de revisão da norma; monitoramento do cumprimento das cláusulas normativas, e do

comprometimento dos agentes a permanecerem aderidos aos termos da norma. (MALEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA);

- Redução dos altos custos transacionais gerados pela ausência ou insuficiência de mecanismos que desincentivem o concessionário a incorrer no risco moral via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. A institucionalização da Comissão e do PDO cumpririam esse papel (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE ALTA);
- Clareza nos procedimentos, prazos e atos do processo de averiguação de penalidades graves que podem culminar na penalidade de caducidade (BENEFÍCIO INTENSIDADE ALTA);
- Aumento da autonomia decisória e da celeridade nos processos em que a penalidade é aplicada pela Agência. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Risco do aumento da interferência política na decisão de aplicação da penalidade de caducidade, para os casos em que a pena é aplicada pela Agência. (MALEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)

- **CONCESSIONÁRIAS**

- A melhoria da estrutura de governança regulatória, via institucionalização da Comissão e do PDO, reduziria a vantagem informacional da concessionária desestimulando-a, conseqüentemente, ao ocultamento de informações e indolência de ações. (MALEFÍCIO DE INTENSIDADE ALTA);
- Uniformização de tratamento, por parte das UORG, dispensado à concessionária distintas em situações idênticas. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE MÉDIA)

- **USUÁRIOS**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

- **SOCIEDADE**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

3.3 IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS - ALTERNATIVA 3

- **ANTT**

- Incorrência em custos regulatórios, que segundo Nascimento (2006)^[1] podem ser divididos em *ex-ante* e *ex-post*. Custos *ex-ante*: ocorrem antes de criar uma norma os indivíduos devem coletar informações a respeito do que vai ser normatizado, negociar os termos da norma, redigi-la e salvaguardar, por meio de seus itens, o desenrolar eficiente da norma. Os custos *ex-post* englobam: a ação legal formal com respeito a divergências, e o estabelecimento e a operacionalização de procedimentos formais de controle; reavaliação do grau de adaptação dos termos e das condições correntes da norma, incluindo a possibilidade de revisão da norma; monitoramento do cumprimento das cláusulas normativas, e do comprometimento dos agentes a permanecerem aderidos aos termos da norma. (MALEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA);
- Redução dos altos custos transacionais gerados pela ausência ou insuficiência de mecanismos que desincentivem o concessionário a incorrer no risco moral via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. A

institucionalização da Comissão e do PDO cumpririam esse papel (BENEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE)

- Clareza nos procedimentos, prazos e atos do processo de averiguação de penalidades graves que podem culminar na penalidade de caducidade (BENEFÍCIO INTENSIDADE ALTA);
- Aumento da autonomia decisória e da celeridade nos processos em que a penalidade é aplicada pela Agência. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Risco do aumento da interferência política na decisão de aplicação da penalidade de caducidade, para os casos em que a pena é aplicada pela Agência. (MALEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Risco de, futuramente, serem percebidas situações de retrabalho e ineficiências, nos âmbitos ferroviário e de passageiros, decorrentes da regulamentação conjunta da ação regulatória. (MALEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE)
- Maior segurança jurídica e robustez procedimental ao proporcionar mais tempo para a realização de procedimentos apuratórios complexos e necessários à harmoniosa e eficiente transição operacional entre o antigo delegatário e o novo delegatário. (BENEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE)

• **CONCESSIONÁRIAS**

- A melhoria da estrutura de governança regulatória, via institucionalização da Comissão e do PDO, reduziria a vantagem informacional da concessionária desestimulando-a, conseqüentemente, ao ocultamento de informações e indolência de ações. (MALEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE);
- Uniformização de tratamento, por parte das UORG, dispensado à concessionárias distintas em situações idênticas. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Maior segurança jurídica e robustez procedimental ao proporcionar mais tempo para a realização de procedimentos apuratórios complexos e necessários à harmoniosa e eficiente transição operacional entre o antigo delegatário e o novo delegatário. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Risco de, futuramente, serem percebidas situações de retrabalho e ineficiências, nos âmbitos ferroviário e de passageiros, decorrentes da regulamentação conjunta da ação regulatória. (MALEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE)

• **USUÁRIOS**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

• **SOCIEDADE**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

3.4 IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS - ALTERNATIVA 4

• **ANTT**

- Incorrência em custos regulatórios, que segundo Nascimento (2006)[1] podem ser divididos em *ex-ante* e *ex-post*. Custos *ex-ante*: ocorrem antes de criar uma norma os indivíduos devem coletar informações a respeito do que vai ser normatizado, negociar os termos da norma, redigi-la e salvaguardar, por meio de seus itens, o desenrolar eficiente da norma. Os custos *ex-post* englobam: a ação legal formal com respeito a divergências, e o

estabelecimento e a operacionalização de procedimentos formais de controle; reavaliação do grau de adaptação dos termos e das condições correntes da norma, incluindo a possibilidade de revisão da norma; monitoramento do cumprimento das cláusulas normativas, e do comprometimento dos agentes a permanecerem aderidos aos termos da norma. (MALEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA);

- Redução dos altos custos transacionais gerados pela ausência ou insuficiência de mecanismos que desincentivem o concessionário a incorrer no risco moral via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. A institucionalização da Comissão e do PDO cumpririam esse papel (BENEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE)
- Clareza nos procedimentos, prazos e atos do processo de averiguação de penalidades graves que podem culminar na penalidade de caducidade (BENEFÍCIO INTENSIDADE ALTA);
- Aumento da autonomia decisória e da celeridade nos processos em que a penalidade é aplicada pela Agência. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Risco do aumento da interferência política na decisão de aplicação da penalidade de caducidade, para os casos em que a pena é aplicada pela Agência. (MALEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Maior segurança jurídica e robustez procedimental ao proporcionar mais tempo para a realização de procedimentos apuratórios complexos e necessários à harmoniosa e eficiente transição operacional entre o antigo delegatário e o novo delegatário. (BENEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE)

- **CONCESSIONÁRIAS**

- A melhoria da estrutura de governança regulatória, via institucionalização da Comissão e do PDO, reduziria a vantagem informacional da concessionária desestimulando-a, conseqüentemente, ao ocultamento de informações e indolência de ações. (MALEFÍCIO DE ALTA INTENSIDADE);
- Uniformização de tratamento, por parte das UORG, dispensado à concessionárias distintas em situações idênticas. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)
- Maior segurança jurídica e robustez procedimental ao proporcionar mais tempo para a realização de procedimentos apuratórios complexos e necessários à harmoniosa e eficiente transição operacional entre o antigo delegatário e o novo delegatário. (BENEFÍCIO DE MÉDIA INTENSIDADE)

- **USUÁRIOS**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

- **SOCIEDADE**

- Redução da possibilidade de sofrerem externalidades negativas decorrentes do comportamento de risco moral do concessionário via ocultamento de informações e indolência de ações próximo ao término da concessão. (BENEFÍCIO DE INTENSIDADE BAIXA)

4. CONCLUSÃO

4.1 A Análise preliminar de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.

Sim.

4.2 Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?

Sim. A alternativa 4 se mostra mais adequada em decorrência da maior segurança operacional e jurídica proporcionada a todos os envolvidos na transição operacional entre o antigo delegatário e o novo delegatário, bem como o baixo nível de riscos envolvidos aos atores do setor.

4.3 Considerações finais

Faz-se mister destacar que, atendendo às boas práticas regulatórias e a fim de se afastar o risco jurídico de *bis in idem*, a minuta de resolução que estabelecerá a regulamentação do processo de aplicação da penalidade de caducidade nos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária regulados pelo ANTT não se deve confundir com a matéria de avaliação de desempenho dos serviços prestados pelos delegatários (inc. I, § 1º do art. 38, da Lei no 8.987/1995), a qual, atualmente, possui regras próprias estabelecidas em contratos para as áreas finalísticas e/ou podem ser disciplinadas mediante resoluções específicas, definindo, inclusive, parâmetros de desempenho individuais, grupais e globais, interstícios temporais de avaliação e penalidades em caso de descumprimentos.

THERTISON TEIXEIRA DE OLIVEIRA Especialista em Regulação ASSESSORIA/SUART	MARNE L. JÚNIOR Especialista em Regulação COEST/GEAPI/SUART
---	---

De acordo.

Brasília (DF), 30 de setembro de 2020.

CRISTIANO DELLA GIUSTINA
Gerente de Articulação e Planejamento Institucional

De acordo.

Brasília (DF), 30 de setembro de 2020.

MURSHED MENEZES ALI
Superintendente de Governança, Planejamento e Articulação Institucional

ANEXO I

Tabela 1 –COMPETÊNCIA PARA APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE CADUCIDADE/CONTRATOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Concessão	Nº do Contrato	Consta que a caducidade será declarada pela União (Sim/Não)	Consta que a caducidade será declarada pelo Poder Concedente (Sim/Não)	OBS.
BR-101/RJ	PG-154/94-00	Não	Sim	Extinta - Advento do Termo Contratual
BR-116/RJ/SP	PG-137/95-00	Não	Sim	Em Andamento - Fase Final
BR-040/MG/RJ	PG-138/95-00	Não	Sim	Em Andamento - Fase Final
BR-116/RJ	PG-156/95-00	Não	Sim	Em Andamento - Fase Final
BR-290/RS e BR-116/RS	PG-016/97-00	Não	Sim	Extinta - Advento do Termo Contratual
BR-116/RS e BR-392/RS	013/00-MT (PJ/CD/215/98)	Não	Sim	Em Andamento - Fase Final
BR-116/PR e BR-116/SC	Edital nº006/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-116/376/PR e BR-101/SC	Edital nº003/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-116/SP/PR	Edital nº001/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-381/MG/SP	Edital nº002/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-101/RJ	Edital nº004/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-153/SP	Edital nº005/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-393/RJ	Edital nº007/2007	Não	Sim	Em Andamento
BR-116/324/BA e BA-526/528	Edital nº001/2008	Sim	Não	Em Andamento
BR-101/ES/BA	Edital nº001/2011	Sim	Não	Em Andamento
BR-050/GO/MG	Edital nº001/2013	Sim	Não	Em Andamento
BR-060/153/262/DF/GO/MG	Edital nº004/2013	Sim	Não	Em Andamento
BR-163/MT e MT-407	Edital nº003/2013	Sim	Não	Em Andamento
BR-163/MS	Edital nº005/2013	Sim	Não	Em Andamento
BR-040/DF/GO/MG	Edital nº006/2013	Sim	Não	Em Andamento
BR-153/GO/TO	Edital nº001/2014	Sim	Não	Extinta - Caducidade
BR-101/RJ	Edital nº001/2015	Sim	Não	Em Andamento
BR-101/290/386/448/RS	001/2019 (Edital nº001/2018)	Sim	Não	Em Início
BR-364/365/MG/GO	Edital nº01/2019	Sim	Não	Em Início

Tabela 2 –COMPETÊNCIA PARA APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE CADUCIDADE/CONTRATOS DE CONCESSÕES FERROVIÁRIAS

Concessão	Número do Contrato	Consta que a caducidade será declarada pela União (Sim/Não)	Consta que a caducidade será declarada pelo Poder Concedente (Sim/Não)	OBS.
Malha Nordeste I – FTL	S/N	Sim	Não	
Malha Nordeste II - TISA	S/N	Sim	Não	
Malha Sudeste - MRS	S/N	Não	Sim	
Subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Central - RMC	S/N	Sim	Não	
Ferrovias Norte do Brasil - RMN	S/N	Sim	Não	Contrato de Concessão, Cláusula Nona, Inciso V, por interpretação, recomendo ouvir a PF-ANTT.
Malha Oeste - RMO	S/N	Não	Sim	
Malha Paulista - RMP	S/N	Sim	Não	
Malha Sul - RMS	S/N	Não	Sim	
Estrada de Ferro Carajás - EFC	S/N	Não	Sim	
Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM	S/N	Não	Sim	
Malha Tereza Cristina - FTC	S/N	Não	Sim	
Malha Centro-Leste - FCA	S/N	Não	Sim	
Estrada de Ferro Paraná Oeste - Ferroeste	S/N	Sim	Não	Contrato de Concessão, Cláusula Décima, b), por interpretação, recomendo ouvir a PF-ANTT.
Ferrovia de Integração Oeste-Leste - VALEC	S/N	Não	Sim	
Ferrovia Norte Sul - VALEC	S/N	Não	Sim	
Subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Norte – FNS	033/07	Não	Sim	

Brasília, 30 de setembro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **MARNE LIEGGIO JUNIOR, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 01/10/2020, às 18:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **THERTISON TEIXEIRA DE OLIVEIRA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 01/10/2020, às 19:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANO DELLA GIUSTINA, Gerente**, em 02/10/2020, às 14:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MURSHED MENEZES ALI, Superintendente**, em 02/10/2020, às 17:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0,

informando o código verificador **4197598** e o código CRC **C2A54EED**.



Referência: Processo nº 50501.348178/2018-01

SEI nº 4197598

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br