

Análise de Impacto Regulatório - Nível 1

Tema: Definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais

Versão: 1


Eixo Temático: 2

Referência: Processo nº 50500.202870/2016-24

Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica, cujas informações e conclusões são fundamentadas no debate público e nas análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma por deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.



A handwritten signature in black ink is located in the bottom right corner of the page. The signature is stylized and appears to be the initials of the author or reviewer.

	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

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

Palavra-chave 1: Revisão Tarifária de Concessões de Rodovias;

Palavra-chave 2: 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase I e III;

Palavra-chave 3: Modelo de reequilíbrio econômico financeiros dos contratos de Concessões de Rodovias

2. Quais são os processos relacionados ao tema?

Processo nº 50500.194891/2015-88

Atualização/Revisão da Metodologia para Cálculo da Taxa de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal – WACC

Processos nº 50500.203320/2014-61, 50500.048338/2009-26, 50500.048345/2009-28 e 50500.121703/2010-98

Altera as Resoluções nº 483, de 24 de março de 2004, nº 675, de 4 de agosto de 2004, e nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, incluindo as seguintes modificações:

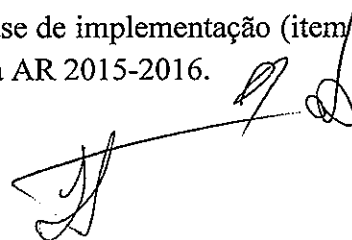
- Regulamentação do Procedimento das Revisões Ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais.
- Diferenciação entre Ano Civil e Ano Concessão.
- Definição dos preceitos de revisão ordinária, extraordinária e quinquenal.


3. Quais são as AIRs relacionadas?

Não há.

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 AIR está sendo concluída no meio do projeto, na fase de implementação (item 2.5 da EAP) do cronograma do Plano de Projeto PET 2.25 da AR 2015-2016.



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

As concessionárias mais antigas, da 1ª e 2ª Etapa, iniciadas entre 1990 e 2007, e 3ª Etapa Fase II (2012) utilizam como método de reequilíbrio do contrato o Fluxo de Caixa Original (Plano de negócios apresentado na proposta de Leilão) e o Fluxo de Caixa Marginal (utilizado para inclusão de obras novas). Nesse caso as alterações de encargos são realizadas no próprio fluxo de caixa de forma a obter uma nova tarifa de pedágio revisada. Nesse grupo de concessões estão incluídas as seguintes concessões:

1ª Etapa: Ecosul, Nova Dutra, CONCERT e CRT;

2ª Etapa: Fluminense, Litoral Sul, Rodovia do Aço, ViaBahia, Transbrasiliana, Planalto Sul, Fernão Dias e Régis Bittencourt.

3ª Etapa Fase II: ECO101

As revisões tarifárias das concessionárias de rodovias da 3ª Etapa Fase I e III, apresentam, nos seus contratos de concessão, métodos de reequilíbrio econômico financeiro do contrato baseados nos Fatores C, X, D, Q, além do Fluxo de Caixa Marginal. Nesses contratos não há a figura do Fluxo de Caixa Original. Nesse grupo de concessões estão incluídas as seguintes concessões:

3ª Etapa Fase I: VIA040;

3ª Etapa Fase III: MGO, ECOPONTE, CONCEBRA, CRO e MSVIA.


Considerando que o método de reequilíbrio, através da utilização de fatores, é inédito para a Agência, ou seja, não havia sido aplicado nas concessões anteriores, durante a implementação das primeiras revisões tarifárias dessas concessionárias, no ano de 2015/2016, verificou-se que o contrato de concessão se apresentava omissos em alguns casos, principalmente no que tange ao Fator C, Fator D e Fluxo de Caixa Marginal. Dessa forma o problema a ser solucionado está relacionado com a existência de omissões no contrato.

Assim, a minuta de resolução proposta, apresenta aos interessados a complementação de eventuais omissões do contrato, relativas à forma de aplicação da metodologia de revisão tarifária.

2. A ação regulatória visa corrigir falhas de mercado? Quais?

O modelo de equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão de rodovias, é uma simulação do fluxo de caixa real da concessionária. Porém, deve-se observar que esse modelo é limitado e é uma simplificação da realidade, dessa forma a intenção



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

dessa agenda regulatória é promover a melhoria do modelo de reequilíbrio de forma à tornar justo para as concessionárias e para os usuários os efeitos tarifários (ou outro se houver), decorrentes das alterações de encargos nos contratos de concessões. Assim, não há uma falha de mercado a ser solucionada, e sim um esclarecimento de certas lacunas do contrato.

Há que se destacar ainda as características do mercado regulado, notadamente as barreiras de entrada, visto que novos players somente são admitidos mediante concorrência pública, e a ausência de concorrência direta na prestação de serviços, haja vista que os trechos que constituem objeto dos contratos de concessão não são geograficamente coincidentes e atendem demandas de transporte de usuários distintos. Portanto, considerando que esses serviços são prestados por pouco ofertantes, há a necessidade de regulamentação das tarifas cobradas.

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

Inicialmente, destaca-se que o projeto de “Definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais” integra o Eixo Temático nº 2 da Agenda Regulatória da ANTT para o Biênio 2017/2018, aprovada pela Resolução ANTT nº 5.290, de 15 de fevereiro de 2017.

Resolução nº 5.290, de 15 de fevereiro de 2017

Aprova a Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018

(...)

Art. 1º Aprovar a Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018, composta pelos seguintes Portfólios:

(...)

II - Eixo Temático 2 - Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal:

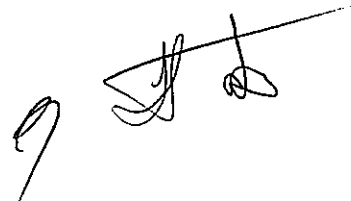
(...)


b) Definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais;

Da leitura da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, verifica-se a competência da ANTT para a regulamentação do assunto, conforme proposta da SUINF. Senão vejamos:

Seção II

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

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

(...)

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

(...)

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

Ressalta-se ainda a competência da SUINF para proceder ao desenvolvimento e proposta de minuta de resolução quanto à adequação dos aspectos regulatórios nela contidos, em função de suas atribuições regimentais de consolidar, harmonizar e uniformizar todas as propostas de resoluções, conforme preconiza o art. 79, inciso I, da Resolução ANTT nº 5.810, de 03 de maio de 2018:

Art. 46. À Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

XIII - elaborar e implementar a proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias federais;

(...)

XII - avaliar e sugerir à direção da ANTT regulamentações específicas que propiciem o desenvolvimento dos serviços e o melhor atendimento das necessidades de movimentação de bens e pessoas na infraestrutura rodoviária concedida;

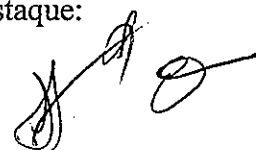
4. Quais os objetivos da ação regulatória?


Esclarecer os procedimentos específicos de revisão tarifária não tratados nos contratos de concessão da 3ª Etapa Fase I e III do Programa de Concessão de Rodovias Federais, de forma a definir regras claras para o processo de revisão tarifária, com o intuito a manter o equilíbrio econômico financeiro.

Assim, não serão definidos procedimentos novos, e sim a solução de certas lacunas do contrato.

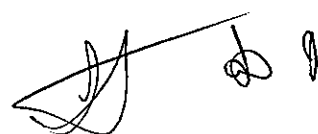
5. Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

Dentre os normativos que se relacionam com o tema, merecem destaque:



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
1	Resolução nº 675/2004/ANTT (alterada pela Resolução nº 5.172)	04/08/2004	Dispõe sobre as revisões ordinárias extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais	Todas as concessionárias
2	Resolução nº 3.651/2011/ANTT	04/08/2004	Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços	Todas as concessionárias
3	Resolução ANTT nº 5.624/2017	21/12/2017	Dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT e dá outras providências.	ANTT
6	Nota Técnica nº 112/2016/GEROR/SUINF	22/06/2016	Avalia as previsões contratuais para reequilibrar os contratos da 3ª Etapa Fases I e III do Programa de Concessão de Rodovias Federais, em decorrência de eventual remoção de obrigação de execução de obra ou serviço previsto nos respectivos Programas de Exploração da Rodovia (PER)	GEINV/SUINF
7	NOTA TÉCNICA Nº 115/2016/GEROR/SUINF	24/06/2016	3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da CONCEBRA – Inserção de novos investimentos (uso do CAT)	Diretoria ANTT





AIR – NÍVEL 1


002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa

Área: SUINF

Versão: 1.0

Data: 17.09.2018

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATARIO
8	NOTA TÉCNICA Nº 49/2016/GEROR/SUINF	22/03/2016	Acórdão nº 283/2016/TCU-Plenário: 1º estágio de fiscalização do processo de outorga da concessão da BR- 476/153/282/480/PR/SC – Alterações das minutas de Edital, Contrato, do PER e dos EVTEs para atendimento às determinações do TCU e outros ajustes	AUDIT/TCU
9	NOTA TÉCNICA Nº 200/2015/GEROR/SUINF	09/12/2015	Apresenta conceito e premissas de aplicação do Desconto de Reequilíbrio previsto nos contratos de concessão da 3ª etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais. Ela também fornece exemplo prático de cálculo e aplicação do referido Desconto	SUINF
10	NOTA TÉCNICA Nº 001/2018/SUINF	18/01/2018	Incidência do desconto de reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio	SUINF
11	Parecer PRG nº 01181/2016/PF- ANTT/PGF/AGU Parecer PRG nº 02425/2016/PF- ANTT/PGF/AGU Parecer PRG nº 02045/2017/PF- ANTT/PGF/AGU	10/06/2016 26/12/2016 20/09/2017	Emissão de Licença de Instalação pelo Poder Concedente e aplicação de Desconto de Reequilíbrio	SUINF
12	Nota Técnica nº 053/2018/GEROR/SUINF (MGO) Nota Técnica nº 004/2018/GEREF/SUINF (ECOPONTE) Nota Técnica nº 098/2017/GEROR/SUINF (CONCEBRA) Nota Técnica nº	17/05/2018 09/03/2018 31/05/2017 23/08/2017 21/08/2017	Notas Técnicas mais recentes das últimas revisões tarifárias das Concessionárias: MGO, ECOPONTE, CONCEBRA, CRO e MSVIA.	Diretoria da ANTT

	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
	166/2017/GEROR/SUINF (CRO) Nota Técnica nº 162/2017/GEROR/SUINF (MSVIA)			

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

Não foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos específicas sobre o assunto. No entanto, na condução do presente projeto, buscou-se levar em consideração as auditorias promovidas pelo Tribunal de Contas da União, relacionadas ao assunto em questão.

Pode-se citar os seguintes documentos do TCU, que apresentam questões relativas ao assunto dessa Análise de Impacto regulatório:

Ofício de Oitiva com cautelar nº 0382/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação, de 08/08/2017 – TC nº 014.618/2015-0, respondido através do Memorando nº 153/2017/GEROR/SUINF. Aborda itens relativos ao Fator C.

Pedido de subsídios para a defesa extrajudicial da ANTT – TC nº 036.417/2016-5, respondido através do Memorando nº 75/2017/GEROR/SUINF. Aborda itens relativos ao Fator C.


Acórdão 1.174/2018 – TCU - Plenário: aprovou, com ressalvas, o primeiro estágio do acompanhamento do processo de outorga de concessão do lote rodoviário denominado Rodovia de Integração do Sul (RIS), composto pelas rodovias BR-101/RS, BR-290/RS, BR-386/RS e BR-448/RS. Aborda itens relativos ao Fator D.

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

Não. As diretrizes foram estabelecidas pela área técnica da SUINF.

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



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

A presente ação regulatória parte do entendimento das áreas técnicas da SUINF, considerando a seguinte premissa, a qual é uma suposição que possui risco associado, mas que é assumida como verdadeira.

O risco associado está ligado à judicialização das decisões tomadas pela ANTT como também tratamentos desiguais para as concessionárias, visto a análise ter sido realizada de forma individual para cada concessão.

Ressalta-se que as premissas utilizadas na ação regulatória foram validadas pela Diretoria Colegiada da ANTT, ao aprovar as revisões tarifárias das concessionárias da 3ª Etapa Fase I e III, desde 2015.

A cobrança de tarifa de pedágio, bem como as revisões tarifárias, das concessionárias da 3ª Etapa Fase I e III, do Programa de Concessão de Rodovias Federais, iniciaram a partir do ano de 2015.

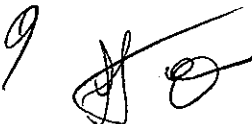
Os contratos dessas concessões de rodovias apresentam, além de mecanismos inovadores de equilíbrio econômico financeiro, diferentes dos existentes nas concessões de rodovias da 1ª, 2ª Etapa e 3ª Etapa Fase II, certas lacunas operacionais relacionadas ao cálculo tarifário, e conseqüentemente omissões quanto ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato em certos casos.


Assim, tem-se como hipótese que as premissas de cálculo tarifário, utilizadas até o momento nas revisões tarifárias entre 2015 a 2018, proposta pela área técnica da SUINF e aprovadas pela Diretoria da ANTT, para as concessionárias da 3ª Etapa de Rodovias, estão corretas e terão o devido detalhamento apresentado nesta proposta de resolução.

Entende-se que as referidas premissas, consubstanciadas na minuta de Resolução e na Nota Técnica e AIR que a embasam, devem ser posteriormente revalidadas pela Diretoria Colegiada da ANTT.

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

Por se tratar de um normativo extremamente técnico, relativo ao detalhamento do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato na forma de tarifa de pedágio, não se vislumbra na literatura técnica vigente materiais que contribuam de forma ampla na análise. Ressalta-se que as proposições contidas na minuta de Resolução resultam do conhecimento técnico acumulado pela experiência dos últimos anos da SUINF na análise do reequilíbrio econômico-financeiro dos referidos contratos.

9 

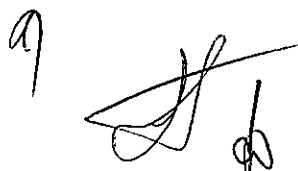
	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018


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

Os atores externos foram consultados no dia 18/10/2017, através da Reunião Participativa nº 004/2017 do edifício sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em Brasília/DF, onde houve reunião entre os representantes das concessionárias da 3ª Etapa Fases I e III (CRO, MGO, Via040, MSVia, CONCEBRA e ECOPONTE), bem como a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR e os representantes da SUINF/GEROR com vistas à discussão de questões relativas ao reequilíbrio dos contratos de concessão da 3ª Etapa Fases I e III.

A Reunião Participativa foi registrada em ata que consta no processo nº 50500.490890/2017-23. Além da Ata da reunião, o processo contém a apresentação realizada pela GEROR/SUINF e a manifestação formal da ABCR quanto ao objeto da reunião participativa.

Os usuários das rodovias serão consultados oportunamente em Audiência Pública, para apresentação da minuta de resolução.



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

SEÇÃO 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Recorte adotado para cada grupo de ator no mapeamento dos impactos:

Ator	Delimitação/recorte adotado na Análise
Concessionárias Rodovias	<p>de</p> <p>Concessionárias de Rodovias Federais incluídas na 3ª Etapa Fase I e III do Programa de Concessão de Rodovias Federais.</p> <p>Concessionárias de Rodovias Federais incluídas na 3ª Etapa Fase II e 2ª Etapa Fase II de Concessões que possuem ferramenta de reequilíbrio por meio de Fator D.</p>
ANTT	Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Órgãos Externos	Tribunal de Contas da União - TCU, Empresa de Planejamento e Logística - EPL, Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil - MTPA, Secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI.
Sociedade	Sociedade, incluindo usuários das rodovias federais concedidas

Alternativa 1

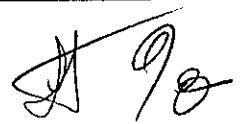
Não regular e manter o reequilíbrio do contrato na forma como tem sido feito nas revisões. Dessa forma, os casos omissos do contrato são discutidos individualmente na Nota Técnica de Revisão Tarifária de cada concessão. Nesse caso, pode não haver padronização nas decisões tomadas.


Resolveria o problema da seguinte forma:

Não resolveria o problema.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **Concessionárias de Rodovias.**
 - Ausência de regras claras para o reequilíbrio tarifário (impacto negativo).
 - Insegurança jurídica (impacto negativo).
- **ANTT.**
 - Discricionariedade técnica, visto não haver normativo vigente (impacto negativo).
 - ANTT não exerce seu papel de regulador (impacto negativo).



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

<ul style="list-style-type: none"> - Insegurança jurídica (impacto negativo). - Falta de transparência nas ações (impacto negativo). • Órgãos Externos. <ul style="list-style-type: none"> - Falta de transparência nas ações da ANTT (impacto negativo). - Maior quantidade de acórdãos, oitivas e auditorias para questionar as atividades da ANTT (impacto negativo). • Sociedade. <ul style="list-style-type: none"> - Falta de transparência nos atos da ANTT (impacto negativo). - Maior quantidade de questionamentos via SIC (impacto negativo). - Desconhecimento quanto à forma de cálculo tarifário (impacto negativo).

Alternativa 2


Fazer resolução abrangente com possibilidade de ajustes futuros. Dessa forma, os casos omissos do contrato são discutidos no normativo, havendo padronização para as concessões.


Resolveria o problema da seguinte forma:

Esta alternativa resolve o problema parcialmente, visto que com a maturidade das concessões e quantidade de revisões tarifárias, podem haver necessidade de ajustes futuros.

Como resultado colateral esperado, entende-se que uma melhor regulamentação dos procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais, no que diz respeito ao modelo de reequilíbrio econômico financeiro, tende a favorecer os novos leilões de rodovias, por meio da redução de risco regulatório.

<p><u>IMPACTOS REGULATÓRIOS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias. <ul style="list-style-type: none"> - Segurança jurídica (impacto positivo). - Conhecimento das regras a serem aplicadas ao reequilíbrio tarifário (impacto positivo). • ANTT. <ul style="list-style-type: none"> - Facilidade no entendimento das ações (impacto positivo).



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

<ul style="list-style-type: none"> - Orientação aos técnicos de como agir, sem necessidade de discricionariedade por parte do corpo técnico (impacto positivo). - Maior segurança jurídica e transparência nas ações (impacto positivo). - Exercício de seu papel de regulador de forma mais eficiente (impacto positivo). • Órgãos Externos. <ul style="list-style-type: none"> - Maior transparência nas ações da ANTT (impacto positivo). - Redução na quantidade de acórdãos, oitivas e auditorias para questionar o assunto (impacto positivo). • Sociedade. <ul style="list-style-type: none"> - Maior transparência nas ações da ANTT (impacto positivo). - Redução dos questionamentos via SIC (impacto positivo). - Maior conhecimento quanto ao cálculo tarifário (impacto positivo).

Alternativa 3


Fazer resolução explicitando o reequilíbrio econômico financeiro do contrato de forma detalhada e exaustiva.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Esta alternativa não resolve o problema, visto que demandaria tempo para sua implementação e teria como consequência quase a maioria dos impactos regulatórios previstos na Alternativa 1. Ressalta-se que os ciclos de revisões são anuais, fato que demandaria um prazo longo para que a sociedade seja beneficiada com os impactos regulatórios positivos.


<u>IMPACTOS REGULATÓRIOS</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias. <ul style="list-style-type: none"> - Insegurança jurídica temporária (impacto negativo). - Ausência de regras claras para o reequilíbrio por um prazo maior (impacto negativo). • ANTT. <ul style="list-style-type: none"> - Discricionariedade técnica temporária, visto não haver normativo vigente (impacto negativo). - ANTT exerce seu papel de regulador (impacto positivo).



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

<ul style="list-style-type: none">- Insegurança jurídica, temporária (impacto negativo).- Falta de transparência nas ações, temporária (impacto negativo).• Órgãos Externos.<ul style="list-style-type: none">- Falta de transparência nas ações da ANTT, de forma temporária (impacto negativo).- Presença de acordãos, oitivas e auditorias para questionar as atividades da ANTT, enquanto não há normativo vigente (impacto negativo).• Sociedade.<ul style="list-style-type: none">- Maior quantidade de questionamentos via SIC, de forma temporária (impacto negativo).- Desconhecimento quanto à forma de cálculo tarifário, de forma temporária (impacto negativo).



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

- 1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.**

Sim, é suficiente.

- 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?**

A SUINF recomenda que, para definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa e 2ª Etapa Fase II do Programa de Concessões de Rodovias Federais, seja adotada a Alternativa 2: “Fazer resolução abrangente com possibilidade de ajustes futuros”.


Para implementação desta alternativa, seriam necessárias as seguintes ações:

- Verificar necessidade de reequilibrar revisões anteriores que não utilizaram as premissas definidas nesta resolução;
- Realizar treinamento dos servidores da SUINF, responsáveis pelas revisões tarifárias, para padronizar as ações definidas pela resolução;

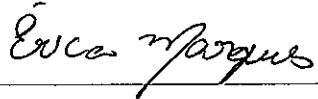
- 3. Considerações finais.**

Considerando a importância institucional de que os procedimentos de revisão tarifária sejam discriminados de forma clara e objetiva, considera-se que o tema discutido é prioritário para SUINF e para as concessionárias, tendo em vista que esclarecem pontos omissos do contrato, no que tange, principalmente, ao Fator C, Fator D e sua interface entre FCM e tarifa de leilão.

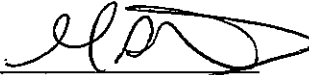


 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1 002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Área: SUINF
		Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

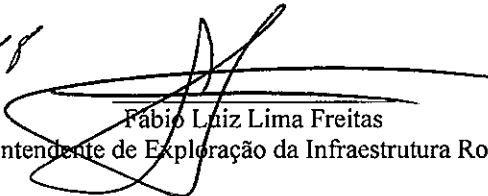
Nome	Cargo	Lotação	Data	Assinatura
Érica Cristina Silva Marques	Especialista em regulação	SUINF	17/09/2018	

De acordo, em 18/09/2018




Mirian Ramos Quebaud
 Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

De acordo, em 18/09/2018



Fábio Luiz Lima Freitas
 Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	002/2018/SUINF/ANTT/Revisão 3ª Etapa	Versão: 1.0
		Data: 17.09.2018

SEÇÃO 6 - SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO


Este documento é de acesso restrito? Este documento não é restrito

Fundamentação: Não há assunto sigiloso tratado no documento

Prazo máximo para a restrição do acesso:

Credenciamento:

Brasília (DF), 18 de setembro de 2018.


Érica Cristina Silva Marques
Especialista em Regulação

