

# Análise de Impacto Regulatório - Nível 1


Tema: Definição de método de cálculo de indenização de bens reversíveis não amortizados em casos de extinção antecipada de contratos

Versão: 1

Eixo Temático: 2

Referência: Processos nº 50500.159659/2016-84 e nº 50500.594155/2017-98

*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.*

	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	<b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis</b>	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

## SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

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

Palavra-chave 1: Indenização de Bens Reversíveis não Amortizados;

Palavra-chave 2: Encerramento antecipado de contratos;

Palavra-chave 3: Precificação dos bens;

**2. Quais são os processos relacionados ao tema?**

Processo nº 50500.594155/2017-98

Análise da Metodologia de Precificação de Bens Reversíveis

Processo nº 50500.159659/2016-84

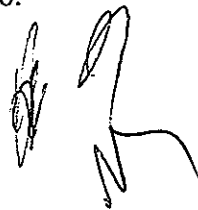
Regras de Reversibilidade de Bens – Agenda Regulatória 2015/2016


**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, em paralelo à elaboração de minuta de Resolução.



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

## SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

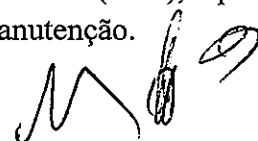
### 1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?


Os contratos de concessão de todas as etapas do Programa de Concessões de rodovias Federais (PROCROFE) dispõem sobre a necessidade de indenização de bens reversíveis não amortizados em casos de encerramento antecipado de contratos de concessão. Embora delineiem tratamentos específicos para cada caso de extinção contratual, não se aprofundam no método a ser utilizado para definição de valores de indenização.

Conforme avançaram as etapas de concessões rodoviárias federais ampliou-se o detalhamento de definições acerca dos casos de extinção antecipada. Foram lançados marcos gerais para definição da indenização devida nos casos de caducidade e encampação. Nos contratos consta lista com descumprimento de obrigações capazes de engendrar processo administrativo, para análise de procedência de eventuais inadimplências da concessionária, passível de seguimento para declaração de caducidade, pela Presidência da República. A encampação, por sua vez, trata da retomada unilateral dos serviços mediante lei e indenização, durante a vigência contratual.

Mais recentemente, a Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, permitiu a relicitação de concessões, mediante acordo entre concessionária e poder concedente, com o objetivo de assegurar a continuidade dos serviços públicos, em contratos cujas disposições não estejam sendo atendidas ou com demonstrada incapacidade de adimplência de obrigações. Abre-se a possibilidade de pagamento de indenização por novo contratado, e também a possibilidade de pagamento direto aos credores (Art.15, § 1º). A lei reitera que é necessário o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados (art.17, § 1º, VII), cabendo o detalhamento da metodologia para calcular as indenizações a ato normativo do órgão ou da entidade competente (art.17, § 2º).

Será necessário aprofundar a definição de bens reversíveis, atentando principalmente para a abrangência do escopo de sua aplicação, baseando-se em dispositivos legais, contratuais, jurisprudenciais e de doutrina para delimitação acurada. Contratualmente, todos os bens da infraestrutura rodoviária originalmente transferidos à concessionária na assunção do contrato compõem a base de bens reversíveis, bem como as melhorias e ampliações contidas nos programas de exploração das rodovias (PER), e parte dos bens adquiridos pela companhia para fins operacionais e de manutenção.



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	<b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis</b>	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

As leis, normas subsidiárias e contratos são omissos, entretanto, em relação ao mecanismo de cálculo de valores de indenização, uma vez definido o conjunto de bens reversíveis. Assim, a minuta de resolução proposta apresenta aos interessados a suplementação de lacunas presentes em contratos, relativas à definição de método de cálculo de indenização de bens reversíveis não amortizados em casos de encerramento antecipado de contratos.

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

A indenização pela presença de bens reversíveis não amortizados em casos específicos de extinção antecipada de contratos é garantida pela legislação e por contratos de concessão. A intenção desse projeto da agenda regulatória é promover a melhoria da regulação setorial ao elaborar sobre o escopo e procedimentos para precificação de eventual indenização passível às concessionárias. Assim, não há propriamente uma falha de mercado a ser solucionada, mas avanços sobre elementos carentes de regulamentação conforme presentes na normativa vigente.

Há de se destacar ainda as características do mercado regulado, notadamente a existência de barreiras de entrada. Haja vista que novos players somente são admitidos mediante concorrência pública (*pelo* mercado) e a ausência de concorrência direta na prestação de serviços (*no* mercado); e que os trechos que constituem objeto dos contratos de concessão não são geograficamente coincidentes e atendem demandas de transporte de usuários distintos; logo, somente caberá a gestão a uma companhia em regime de monopólio natural. Portanto, considerando que os serviços são prestados por um ofertante, há a necessidade de regulamentação, dentre outros, da valoração dos bens, para fim de atender eventual indenização.

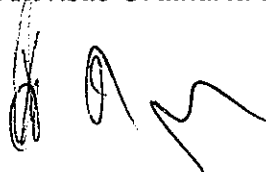
**3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?**


Inicialmente, destaca-se que o projeto de “Definição de método de cálculo de indenização de bens reversíveis não amortizados em casos de extinção antecipada de contratos” integra o Eixo Temático nº 2 da Agenda Regulatória da ANTT para o Biênio 2017/2018, aprovada pela Resolução ANTT nº 5.759, de 28 de fevereiro de 2018.

*“Resolução nº 5.759, de 28 de fevereiro de 2018*

*Aprova a Revisão Ordinária da Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018*

(...)



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	<b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis</b>	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

*Art. 1º Aprovar a Revisão da Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018, que passa a ser composta pelos seguintes Portfólios:*

(...)

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

(...)

*f) Regras de Reversibilidade de Bens;”*

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*

*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;*

(...)

*IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;*

(...)

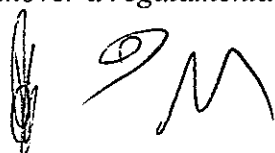
*VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;*


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:*

*I - promover a regulamentação da infraestrutura rodoviária federal concedida;*

(...)



 <b>ANTT</b> AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1  <b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens          Reversíveis</b>	Área: SUINF
		Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

*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?**

Estabelecer os procedimentos específicos de definição de método de precificação de eventual indenização de bens reversíveis não amortizados em casos de extinção antecipada de contratos de concessões rodoviárias. A regulamentação vigente carece de delimitação, seja em contratos de concessão do Programa de Concessão de Rodovias Federais, ou em resoluções da agência. Dessa forma, serão delineadas regras claras para a valoração de indenizações, com o intuito de padronizar procedimentos e ampliar a segurança jurídica para o mercado e usuários, suplementando as normas vigentes.

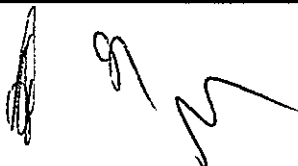
Para alcançar esses objetivos nos apoiamos amplamente nos resultados de debates originados a partir da contratação de prestação de serviços profissionais da KPMG Advisory S.p.A com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) BRA 10-35768/2017, referente a RFP JOF 0211-31072/2017, KPMG Consultoria Ltda. Estiveram envolvidos em etapas específicas do projeto membros da Casa Civil, EPL, SPPI, ANTT, ANAC, MInfra, consultoria, BNDES.


Os trabalhos buscaram esclarecer as definições sobre os bens da concessão e sua reversão, bem como sobre a extinção dos contratos de concessão e suas indenizações. Neste contexto, constam relatos acerca de aspectos relacionados à doutrina com um todo, legislação geral e setorial, jurisprudência e entendimento das Cortes de Contas, bem como as disposições contratuais e aspectos de *benchmarking* internacional a respeito do término antecipado de contratos.

**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:

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
------	-----------	------	---------	--------------



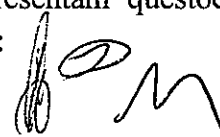
	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019


ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATARIO
1	Resolução nº 675/2004/ANTT (alterada pelas Resoluções nº 1.578/2006 e 5.172/2016)	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 (alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014 e 4.727/2015)	07/04/2011	Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços. Fluxo de Caixa marginal (FCM)	Todas as concessionárias
3	Resolução ANTT nº 3.847/2012	20/06/2012	Aprova a 2ª Revisão do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida	Todas as concessionárias
4	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. Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?**

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

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



	AIR – NÍVEL I	Área: SUINF
	<b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis</b>	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

ACÓRDÃO 347/2016 – TCU - PLENÁRIO: Representação de unidade técnica acerca de irregularidades na utilização de recursos oriundos de convênios celebrados pela Funasa por concessionários de serviços públicos de natureza privada, na construção de bens que se incorporarão ao seu patrimônio ou aumentarão suas receitas, com ou sem estabelecimento de medidas compensatórias e de medidas destinadas a impedir a indenização, aos concessionários, dos bens edificados com recursos federais, quando do término da concessão.

ACÓRDÃO 1757/2018 – TCU - PLENÁRIO: Solicitação do Congresso Nacional requerendo ato de fiscalização e controle nos atos da ANEEL, para verificar a origem e os valores envolvidos nas indenizações das transmissoras de energia e no repasse indevido dos valores da energia não entregue pela usina nuclear de Angra 3.

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

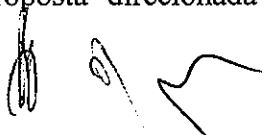
Não. As diretrizes foram estabelecidas pela área técnica da SUINF, em colaboração específica neste projeto com a Secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI, Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA (atual Ministério da Infraestrutura - MInfra), Empresa de Planejamento e Logística - EPL, Agencia Nacional de Aviação Civil - ANAC e consultoria especializada da KPMG.

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


A presente ação regulatória parte do entendimento das áreas técnicas da SUINF, considerando a premissa de que é necessária uma abordagem padronizada para a precificação de eventuais valores devidos como indenização em casos de extinção antecipada de contratos de concessão rodoviária, mitigando os riscos regulatórios associados.

O principal risco associado está ligado à possibilidade de judicialização das decisões tomadas pela ANTT acerca da matéria, mormente em casos de tratamentos diferenciados para as concessionárias, haja vista a análise ter sido realizada de forma individual para cada concessão, afastando a segurança jurídica necessária aos procedimentos.

Ressalta-se que, por ora, as premissas utilizadas na definição regulatória não foram validadas pela Diretoria Colegiada da ANTT. O único caso de extinção antecipada de contrato de concessão rodoviária federal ocorreu por Decreto, em 15 de agosto de 2017, em trecho assumido pela companhia “Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 S/A”. O ato seguiu proposta direcionada à União de aprovação de caducidade,





	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	<b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis</b>	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

conforme Deliberação nº138/ANTT, de 23 de junho de 2017. Haja vista as inexecuções e descumprimentos contratuais existentes desde a assunção do contrato, não houve indenização devida à SPE, tampouco definição de método de cálculo para eventuais valores.

Ademais, a previsibilidade da metodologia de indenização de bens reversíveis não amortizados é fundamental para a realização de novos Leilões de Rodovias. Este foi, por exemplo, o tema central do último *Road Show* realizado pela SPPI com investidores.

Entende-se que as referidas premissas, consubstanciadas em minuta de Resolução, Nota Técnica e AIR que a embasam, mediante Processo de Participação e Controle Social, devem ser posteriormente validadas 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 notadamente técnico, relativo ao detalhamento de indenizações devidas em casos de extinções antecipadas de contratos, especificamente de concessões rodoviárias federais, 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 da SUINF na análise, regulação e fiscalização dos referidos contratos; nos produtos de consultoria especializada prestada pela KPMG mapeando legislações, contratos, jurisprudência, e papel de órgãos de controle na matéria em questão; e também a colaboração específica neste projeto com a SPPI, MTPA (atual MInfra), EPL e ANAC, decorrente da elaboração e refinamento dos produtos especializados.

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

Em relação aos atores internos, a atual GERE/SUINF teve extensa atuação de seus colaboradores no projeto, haja vista a necessidade de delimitação do quadro de referência contábil para a aferição e ajustes em valores das contas contábeis do grupo de ativo intangível, e outros pontos de relevância para o projeto. A necessidade de dispor em resolução sobre práticas de simulação e cálculo a partir de fluxos de caixa das concessões, como constam em EVTEAs e Planos de Negócio recorreu ao conhecimento sedimentado em processo de reajuste e revisões tarifárias. Em breve circulará minuta de resolução às demais gerências da SUINF, visando colher contribuições para a redação, considerando demais aspectos envolvidos na regulação de rodovias concedidas.




	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

Os atores externos envolvidos compreendem os já citados atores institucionais: SPPI, MTPA (atual MÍnfra), EPL e ANAC. Durante a elaboração do produto especializado pela consultoria KPMG, em reiteradas reuniões, o tema foi esmiuçado utilizando a experiência particular de atuação de cada participante, oferecendo aportes empíricos e teóricos para a construção de um método de cálculo de indenização.

Os usuários das rodovias, investidores, e demais agentes públicos e privados interessados serão consultados oportunamente em Audiência Pública, quando da apresentação da minuta de resolução.



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

### SEÇÃO 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

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

Ator	Delimitação/recorte adotado na Análise
Concessionárias Rodovias	de Todas as Concessionárias de Rodovias Federais. ABCR.
ANTT	Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Órgãos Externos	Tribunal de Contas da União - TCU, Empresa de Planejamento e Logística - EPL, Ministério da Infraestrutura - MInfra, Secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI.
Sociedade	Sociedade, sobretudo os usuários das rodovias federais concedidas

#### **Alternativa 1**

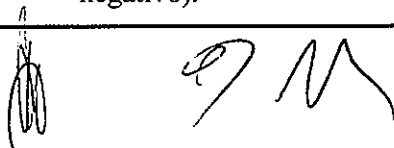
Não regular e permanecer sem resolução própria ao tratamento de valoração de eventuais indenizações devidas em casos de extinção antecipada de contratos de concessão. Por essa abordagem os casos seriam discutidos individualmente em Notas Técnicas e demais documentos de suporte à instrução de processos de caducidade, encampação ou relicitação. Nesse caso, muito provavelmente, não haverá padronização nas decisões tomadas.


**Resolveria o problema da seguinte forma:**

Não resolveria o problema.

#### IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **Concessionárias de Rodovias.**
  - Ausência de regras claras e perenes para a definição de valores indenizáveis (impacto negativo).
  - Insegurança jurídica (impacto negativo).
- **ANTT.**
  - Discricionariedade técnica, haja vista não haver normativo vigente (impacto negativo).



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

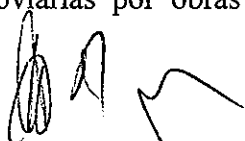
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ANTT não exerce seu papel de regulador (impacto negativo).</li> <li>- Insegurança jurídica (impacto negativo).</li> <li>- Falta de transparência e previsibilidade nas ações (impacto negativo).</li> <li>• <b>Órgãos Externos.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de transparência e previsibilidade nas ações da ANTT (impacto negativo).</li> <li>- Maior quantidade de acórdãos, oitivas e auditorias para questionar os processos e atos da ANTT (impacto negativo).</li> </ul> </li> <li>• <b>Sociedade.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de transparência e previsibilidade nos atos da ANTT (impacto negativo).</li> <li>- Maior quantidade de questionamentos via SIC (impacto negativo).</li> <li>- Desconhecimento quanto à forma de cálculo (impacto negativo).</li> </ul> </li> </ul>
---


## Alternativa 2

Fazer resolução abrangente, com possibilidade de ajustes futuros. Dessa forma, os casos e detalhamentos omissos do contrato são discutidos no normativo, havendo padronização para as concessões. Cabe enfatizar, ademais, a opção contratação de verificação independente, por empresa consultora com *expertise* para lidar com a precificação de ativos rodoviários por meio de acervo de informações contábeis, econômico-financeiras e de construção física de bens reversíveis na infraestrutura rodoviária concedida, bem como de bens operacionais. Conferência pela ANTT de valores por meio de cálculo via fluxos de caixa oriundos de Planos de Negócio ou EVTEA.

### Resolveria o problema da seguinte forma:

Esta alternativa resolve amplamente o problema, considerando que com a maturidade das concessões, nuances contratuais e avanços de modelagem regulatória, pode haver necessidade de ajustes futuros. Permitir à ANTT focar em aspectos centrais em seu papel de regulação de concessões, mormente a econômico-financeira e a avaliação de parâmetros de desempenho, sem enveredar para avaliações de orçamentos, mais afeta a contratos de construção e melhorias rodoviárias por obras públicas. Permitir a uma terceira parte, verificador independente, a



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	<b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis</b>	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

valoração dos bens rodoviários reversíveis, reduzindo as possibilidades de questionamentos das partes sobre os resultados auferidos.

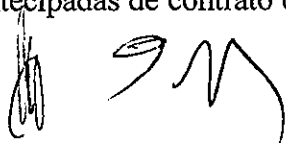
Como resultado colateral esperado, entende-se que uma melhor regulamentação dos procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais, no que diz respeito ao cálculo de indenizações em casos de encerramento antecipado de contratos, tende a favorecer o sucesso de novos leilões de rodovias, por meio da redução de risco regulatório.


### IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **Concessionárias de Rodovias.**
  - Segurança jurídica (impacto positivo).
  - Conhecimento das regras a serem aplicadas à valoração de indenizações (impacto positivo).
- **ANTT.**
  - Clareza na interpretação, planejamento e tomada de ações (impacto positivo).
  - Orientação aos técnicos de como agir, mitigando a discricionariedade por parte do corpo técnico (impacto positivo).
  - Maior segurança jurídica e transparência nas ações (impacto positivo).
  - Exercício eficiente de seu papel de regulador (impacto positivo).
- **Órgãos Externos.**
  - Maior transparência nas ações da ANTT (impacto positivo).
  - Redução na quantidade de acórdãos, oitivas e auditorias para questionar o assunto (impacto positivo).
- **Sociedade.**
  - Maior transparência nas ações da ANTT (impacto positivo).
  - Redução dos questionamentos via SIC (impacto positivo).
  - Maior conhecimento quanto ao cálculo de indenizações (impacto positivo).
  - Menores riscos de judicialização do processo (impacto positivo);

### Alternativa 3

Fazer resolução explicitando a forma de cálculo de indenizações para extinções antecipadas de contrato de forma detalhada e exaustiva, trazendo para a ANTT toda a extensão



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

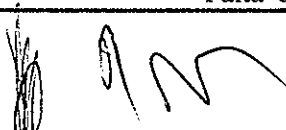
dos trabalhos a serem efetuados por verificador independente. Caberia à agência todo o escopo previsto de consolidação de informações sobre valores de ativos rodoviários: cruzando vasto acervo de informações empresariais de natureza contábil, contratos com fornecedores, relação da SPE com controladores, execução de intervenções de engenharia em melhorias e ampliações, entre outros.


**Resolveria o problema da seguinte forma:**

Esta alternativa não atende satisfatoriamente o problema, visto que demandaria demasiado tempo para implementação e traria consigo a maioria dos impactos regulatórios previstos na Alternativa 1. Ressalta-se que para contornar tal entrave será utilizada *expertise* de verificadores independentes, fato que abrevia o prazo para que a sociedade seja beneficiada com os impactos regulatórios positivos, contemplando análises de maior vulto, que extrapolam a praxe regulatória da agência. Caso contrário, resultaria em um tempo longo de avaliação plena pela agência comprometendo recursos materiais e humanos escassos, e a consecução de outros projetos e rotinas de trabalho. Impactaria negativamente na continuidade do serviço público na medida em que prazos para novo leilão dependeriam de finalização de trabalhos exclusivos da agência, definido os valores de indenização.

**IMPACTOS REGULATÓRIOS**

- **Concessionárias de Rodovias.**
  - Prolongamento de insegurança jurídica temporária, até publicação de resolução exaustiva (impacto negativo).
  - Ausência de regras claras para indenizações por prazo maior (impacto negativo).
- **ANTT.**
  - Discricionariedade técnica temporária, haja vista não haver normativo vigente (impacto negativo).
  - ANTT exerce seu papel de regulador (impacto positivo).
  - Insegurança jurídica no prazo maior para definição de valores de indenização. (impacto negativo).
  - Falta de transparência nas ações, temporária (impacto negativo).
- **Órgãos Externos.**
  - Falta de transparência nas ações da ANTT, de forma temporária (impacto



 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

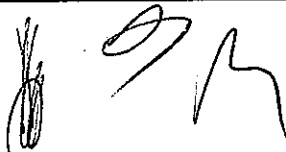
negativo).


- Presença de acórdãos, oitivas e auditorias para questionar as atividades da ANTT, enquanto não há normativo vigente (impacto negativo).

• **Sociedade.**

- Maior quantidade de questionamentos via SIC, de forma temporária (impacto negativo).

- Desconhecimento quanto à forma de cálculo de indenizações, por período mais extenso (impacto negativo).



	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

## 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 precificação de indenizações em casos de extinção antecipada de contratos de concessão rodoviárias, seja adotada a Alternativa 2: “Fazer resolução abrangente com possibilidade de ajustes futuros, com suporte em verificação independente”.

Para implementação desta alternativa, seriam necessárias as seguintes ações:


- Acompanhamento dos trabalhos da verificação independente, avaliando sua aderência às normas contábeis, financeiras, de engenharia, resoluções e contratos vigentes, com previsão de contratação e pagamento dos serviços pela concessionária;
- Calibrar Planos de Negócios ou EVTEAs para possibilitar utilizá-los como ferramenta de conferência de aderência de valores;
- Disseminação de técnicas e conhecimento aos servidores da SUINF, responsáveis pelo processo, para padronizar as ações definidas pela resolução;

3. **Considerações finais.**

Considerando o imperativo institucional de clareza e objetividade para os procedimentos de cálculo de indenização devida em casos de extinção antecipada de contratos, considera-se que o tema discutido é prioritário para SUINF, para as concessionárias, usuários, investidores e mercado em geral. Esclarecer pontos omissos






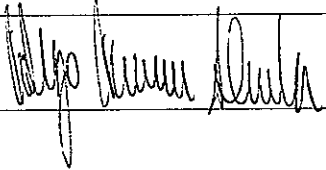
 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1	Área: SUINF
	001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens Reversíveis	Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

do contrato, reduzindo tratamentos casuísticos, confere maior segurança para os atores envolvidos e amplia as chances de celeridade e eficácia aos processos de indenização.

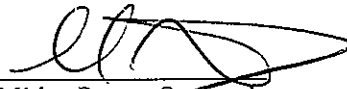


 <b>ANTT</b> AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	<b>AIR – NÍVEL 1</b>  <b>001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens</b> <b>Reversíveis</b>	Área: SUINF
		Versão: 1.0
		Data: 25.02.2019

**SEÇÃO 5 - ASSINATURAS**

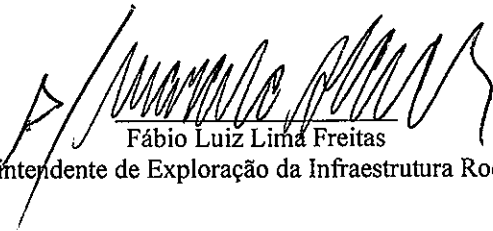
Nome	Cargo	Lotação	Data	Assinatura
Rodrigo Bonecini de Almeida	Especialista em regulação	SUINF	25/02/2019	

De acordo, em 25/02/19.



Mirian Ramos Quebaud  
Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

De acordo, em 25/02/19.



Fábio Luiz Lima Freitas  
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

**MARCELO ALCIDES DOS SANTOS**  
Matrícula 1677937  
Superintendente de Exploração da Infraestrutura  
Rodoviária - Substituto  
SUINF



AIR – NÍVEL 1  
001/2019/SUINF/ANTT/Indenização Bens  
Reversíveis

Área: SUINF

Versão: 1.0

Data: 25.02.2019

## 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: não se aplica.

Credenciamento:

Brasília (DF), 25 de FEVEREIRO de 2019



Rodrigo Boncini de Almeida  
Especialista em Regulação

