



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: À votação da Diretoria Colegiada

NÚMERO: 117/2023

OBJETO: Relatório Final da Audiência Pública, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à minuta de Resolução que estabelece a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

PROCESSO: 50500.030241/2021-53

PROPOSIÇÃO PF-ANTT/PARECER n. 00266/2023/PF-ANTT/PGF/AGU 20309683) e COTA n. 09539/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (20364989).

ENCAMINHAMENTO: PELA APROVAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2023 E PELA APROVAÇÃO DA MINUTA DE RESOLUÇÃO.

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se da proposta de terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, após a realização da Audiência Pública nº 004/2023.

2. DOS FATOS

2.1. Vêm à apreciação desta Diretoria o Relatório da Audiência Pública nº 004/2023, cujo objetivo foi colher sugestões e contribuições à minuta de resolução que aprova a terceira parte do Regulamento de Concessões Rodoviárias (doravante descrito como RCR3), previsto no Eixo Temático nº 2, da Agenda Regulatória da ANTT, conforme Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022 (biênio 2023/2024).

2.2. A área técnica desenvolveu a Análise de Impacto Regulatório (10406897) e a NOTA TÉCNICA SEI Nº 3900/2022/GERER/SUROD/DIR/2061824), ambas de 04/08/2022. Ainda, foram colhidas sugestões e críticas no âmbito de consulta interna, quando foram ouvidas as várias gerências da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD e outras unidades organizacionais da Agência.

2.3. Posteriormente, ocorreu a Reunião Participativa Mista nº 05/2022, com várias sessões presenciais com os representantes dos setores interessados, cujas contribuições foram objeto de análise pela Nota Técnica SEI Nº 8835/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT/4816038). Em complemento ao primeiro estudo, foi elaborada a Análise de Impacto Regulatório (16019580), de 09/05/2023.

2.4. Conforme a Deliberação nº 74, de 16 de março de 2023 (15988491), foi realizada a Audiência Pública nº 004/2023, nos termos da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, que disciplina o Processo de Participação e Controle Social - PPCS na ANTT. O Aviso de realização da audiência foi publicado no Diário Oficial da União nº 53, de 15 de março de 2023, Seção 3, página 135 (15997989).

2.5. O período para o recebimento de contribuições ocorreu a partir do dia 27 de março de 2023, a partir das 9h, encerrando-se às 18h, ao dia 12 de maio de 2023. Foi também realizada sessão pública virtual e presencial, em 27 de abril de 2023, no horário das 14h às 18h (horário de Brasília), por meio da ferramenta Microsoft Teams, transmitida por essa plataforma e pelo Canal da ANTT, no Youtube. A referida audiência presencial, aconteceu no Auditório Eliseu Resende, localizado nas dependências da ANTT.

2.6. Considerando o término do período de contribuições e após a análise técnica, as manifestações foram analisadas no Relatório Final da Audiência Pública (16998815), incorporando-se a propostas pertinentes ao texto da minuta de Resolução proposta (17070029). Conforme destacado, no período disponibilizado para manifestações foram recebidas 213 contribuições por escrito, via meio eletrônico (sistema PARTICIPANTT) e, no Sistema Eletrônico de Informações (SEI/ANTT) foram apresentadas 100 contribuições, sendo que nenhuma por escrito foi encaminhada via postal ou correspondência física. Todo detalhamento encontra-se disponível no Relatório Simplificado da AP 004/2023 (16878912).

2.7. Por conseguinte, os autos foram encaminhados para a Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, nos termos do art. 7º, § 3º da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023, que se manifestou no PARECER n. 00266/2023/PF-ANTT/PGF/AGU 20309683) e na COTA n. 09539/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (20364989) e anexo (20365006).

2.8. Com o retorno dos autos à área técnica, foi elaborada a NOTA TÉCNICA SEI Nº 8121/2023/GERER/SUROD/DIR/ANTT/0321097), com o fito de apresentar a versão aprimorada da Minuta de Resolução (17070029), que estabelece a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, já levando em consideração a análise jurídico-institucional realizada pela PF-ANTT.

2.9. Posteriormente, em 01/12/2023, a área técnica instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 611/2023 (20444093), a Minuta de Resolução aprimorada (20317173) e a minuta de Deliberação (20444128), e encaminhou à Diretoria Colegiada para análise.

2.10. No dia 04/12/2023, o Gabinete do Diretor-Geral, por meio do Despacho GAB-DG (20629403), ressaltou a relevância e urgência do tema em análise, sugerindo avaliar a conveniência e oportunidade de designação Diretor Relator de forma *ad hoc*, nos termos do artigo 44 do Regimento Interno desta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

2.11. Na mesma data, o Diretor-Geral, por meio do Despacho DG 20630165), acatou a proposta e designou esta Diretoria Luciano Lourenço como Relator *ad hoc*, para o presente processo, propondo ainda, a apreciação da matéria em regime de urgência pelo Colegiado. Assim, conforme Certidão (20634515), os autos foram distribuídos à minha relatoria.

2.12. Por meio da Carta ABCR 085 – 23 20828042), a Melhores Rodovias do Brasil – ABCR, manifestou o interesse em trazer contribuições técnicas adicionais à atual minuta de resolução do RCR3 (20317173).

2.13. Ainda, a área técnica colacionou aos autos os Despachos (20729117, 20772850, 20857233 e 20972197), nos quais retificou a Minuta de Resolução (20317173).

2.14. É o relatório. Passe-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A apresentação da versão inicial do normativo proposto, previamente à realização da referida audiência pública, foi feita a partir da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3900/2022/GERER/SUROD/DIR (12061824), juntamente com a Minuta de Resolução GERER 2316766) e do Anexo Quadro Comparativo RCR (12582798). O segundo documento, apresenta de forma didática cada um dos artigos do RCR em comparação à legislação vigente e aos conteúdos dos contratos, de modo a facilitar o entendimento do leitor e o levar a perceber como a legislação atual e os contratos estão sendo incorporados ao RCR3.

3.2. A realização da sessão pública virtual e presencial da Audiência Pública nº 04/2023 ocorreu no dia 27 de abril de 2023, tendo sido disponibilizada a minuta da norma, quadros comparativos e a nova Análise de Impacto Regulatório (16019580) que, partindo das contribuições recebidas na Consulta Interna e na Reunião Participativa nº 5/2022, apresentou experiências internacionais, apreciou os efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo; e lançou mão de metodologia multicritério para comparação das alternativas regulatórias.

3.3. De acordo com o Relatório Simplificado de Audiência Pública (16878912) e com o Relatório Final (16998815), foram registradas 310 (trezentas e dez) contribuições escritas de instituições e pessoas físicas, além das contribuições orais em sessão pública.

3.4. Vale ressaltar, que todas as contribuições válidas recebidas ao longo do período foram analisadas individualmente, colhidas ou afastadas, de forma motivada, como é possível verificar no Anexo Contribuições_AP4_01-09-2023 (18670836), não restando dúvidas de que o processo de controle e participação popular oportunizou ao público ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões.

3.5. Pois bem. Após a consolidação do Relatório Final de Audiência Pública (16998815), os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, para análise jurídica do procedimento, bem como da minuta de Resolução da Terceira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias - RCR3 (17070029).

3.6. No PARECER n. 00266/2023/PF-ANTT/PGF/AGU 20309683), a Procuradoria se manifestou pela possibilidade de aprovação do Relatório Final de Audiência Pública (16998815), pela Diretoria Colegiada da Agência, precedida, contudo, do retorno dos autos à Superintendência para que conhecessem das recomendações e sugestões acerca da minuta de resolução e, caso entendessem devido, que as acolhessem.

3.7. Desse modo, a SUROD elaborou a NOTA TÉCNICA SEI Nº 8121/2023/GERER/SUROD/DIR/ANTT 20321097), na qual foram consideradas as recomendações da PF-ANTT, informando que grande parte das sugestões foram incorporadas ao texto da norma, mas, contudo, em algumas delas, optou-se por justificar sua manutenção.

3.8. Destaca-se que a medida de regulamentação ora proposta está alinhada com o projeto de Regulamento das Concessões Rodoviárias, bem como integra o Eixo Temático nº 2 da Agenda Regulatória da ANTT, conforme Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022 (biênio 2023/2024).

3.9. Portanto, em relação à Audiência Pública é certo que a mesma cumpriu a sua função de ser instrumento para consolidar a proposta final de ação regulatória, razão pela qual entendo pela aprovação do Relatório Final de Audiência Pública (16998815), acompanhado de seu anexo (18670836).

3.10. Noutro norte, no que tange à Minuta de Resolução (17070029), tem-se que a sua estrutura foi disposta em 14 (quatorze) capítulos e, a seguir será destacada a estruturação do dispositivo proposto.

3.11. Na parte preambular da norma constam as definições necessárias à compreensão do normativo, que foram devidamente analisadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT – PF-ANTT e, após ajustes entre às áreas técnica e jurídica, restaram conceituados os seguintes termos: ano-concessão; data-base; biênio-concessão; data de reajuste; exercício financeiro; índice de reajuste da tarifa; partes relacionadas; receitas não tarifárias; recomposição do equilíbrio por fases; acordo direto; e plano de reestruturação.

3.12. O **Capítulo I** trata das informações sobre a concessão e sistemas de acompanhamento da gestão econômico-financeira da concessão, dispondo que a concessionária deverá encaminhar pelo sistema informatizado indicado pela ANTT, que atualmente é o Sistema de Registro de Informações Econômico-Financeiras (SIREF), as informações relativas à gestão econômico-financeira das concessões. Por meio desse sistema são encaminhadas à ANTT as seguintes informações contábeis: balancetes, investimentos, endividamento e receitas acessórias.

3.13. O **Capítulo II** tem como objetivo tratar da gestão societária, sendo composto por três seções, que preveem a constituição da sociedade e capital social, que deve se dar por meio da constituição de sociedade de propósito específico (SPE), as transferências de controle societário, e as transações com partes relacionadas.

3.14. No **Capítulo III** são tratadas as regras sobre financiamento e a relação com os financiadores, estabelecendo na primeira seção as disposições gerais sobre o tema. As seções subsequentes do capítulo, trata-se do intercâmbio de informações e da administração temporária e assunção do controle societário por financiador. Nesse ponto, é importante ressaltar que, conforme informado pela área técnica na NOTA TÉCNICA SEI Nº 8121/2023/GERER/SUOD/DIR/ANTT (20321097), será feito acompanhamento contínuo da saúde financeira das concessionárias, nos termos do RCR4, o que dará segurança a área técnica para permitir essa flexibilidade em relação aos contratos de financiamento, que já passam por crivos expressivos dos financiadores.

3.15. Já o **Capítulo IV** versa sobre as garantias, sendo que na seção I são estabelecidas as disposições gerais e as modalidades de garantia, nas três seções subsequentes adentra-se, de forma pormenorizada, nos tipos de garantias, como caução, seguro-garantia e fiança bancária e, na última seção é tratada a adoção de atos de cobrança e execução de garantias. Destaca-se que os dispositivos propostos no RCR3 são advindos da Resolução da ANTT nº 2.555, de 14 de fevereiro de 2008, que regulamentou a obrigação de prestar garantias de execução contratual no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas por esta agência.

3.16. O **Capítulo V** trata, em linhas gerais, dos seguros que as concessionárias deverão contratar, bem como coberturas, prazos de vigência, limites de garantia da apólice e demais regras pertinentes.

3.17. No **Capítulo VI** foram tratadas as receitas, sendo dividido em três seções. A primeira seção trata das espécies de fontes de receitas. A segunda seção trata das receitas tarifárias e foi dividida em quatro subseções, onde regulamentam-se temas como a tarifa de pedágio cobrada em fluxo livre, também conhecido como free flow, isenções e descontos da tarifa de pedágio, desconto de usuário frequente e administradoras de meios de pagamento para arrecadação eletrônica de pedágio. A terceira e última seção trata das receitas não tarifárias, sendo crucial para inovações e diversificação de receitas em concessões rodoviárias, promovendo melhor sustentabilidade econômica e benefícios para a indústria, usuários e comunidades locais. A exploração de projetos geradores de receitas não tarifárias representa um incentivo significativo para a operação rodoviária, contribuindo para a rentabilidade do negócio e disponibilização de facilidades que otimizam a experiência do usuário.

3.18. Disciplina o **Capítulo VII** a preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, direito esse previsto no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal. Assim, fica estabelecido no RCR3 que para os contratos de concessão que contemplem plano de negócios, o equilíbrio econômico-financeiro quanto às obrigações originalmente previstas será calculado no âmbito do fluxo de caixa original. Neste capítulo foram disciplinados, além de outros temas, os reajustes, o WACC regulatório, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, os fatores tarifários A, E, D, C, o coeficiente de ajuste temporal e o coeficiente de ajuste adicional.

3.19. Quanto ao **Capítulo VIII** prevê o uso de instrumentos de incentivo, tais como a possibilidade da concessionária ser autorizada a cobrar tarifa de pedágio desde o início da concessão, se atestado o atendimento das obrigações da fase de trabalhos iniciais, para os casos em que não há a possibilidade de cobrança desde o início da concessão. Além disso, como mecanismo de incentivo, poderão ocorrer acréscimos ou decréscimos na tarifa, apenas no ano de vigência da revisão ordinária em que forem implementados, em caso de antecipação ou atraso na fase de recuperação. Ainda, a última seção do capítulo estabelece que a ANTT viabilizará um instrumento de incentivo à redução de sinistros.

3.20. O **Capítulo IX** aborda e disciplina as verbas contratuais de fiscalização, de desenvolvimento tecnológico, de segurança no trânsito, de verificação, de desapropriações e desocupações e de licenciamento ambiental.

3.21. No **Capítulo X** são tratadas as revisões contratuais, a saber a revisão ordinária, a revisão extraordinária e a quinquenal, sendo que o intuito do capítulo foi a uniformização das hipóteses de cabimento, bem como dos procedimentos das revisões. Outro assunto disposto neste capítulo é a classificação de obras e serviços e o levantamento de necessidades e reunião participativa.

3.22. Os mecanismos de contas da concessão foram tratados no **Capítulo XI**, sendo que eles têm a finalidade de garantir a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, de viabilizar a operacionalização de pagamento de débitos entre as partes, permitir a destinação de recursos no interesse do sistema rodoviário e, ainda, de conferir liquidez à execução de determinadas obrigações, proporcionando um arcabouço para a gestão dos recursos e obrigações relacionados ao contrato de concessão e garantindo que as partes envolvidas possam cumprir com suas obrigações e responsabilidades contratuais. A conta da concessão poderá ser utilizada para arrecadar pedágios, custear manutenções e reparos e outras atividades relacionadas à concessão, conforme acordado entre as partes envolvidas.

3.23. No **Capítulo XII** são listadas as alterações a serem realizadas na primeira norma do

regulamento das concessões rodoviárias (RCR1) – Resolução nº 5.950, de 20 de julho de 2021.

3.24. Já no **Capítulo XIII**, são listadas as alterações a serem realizadas na segunda norma do regulamento das concessões rodoviárias (RCR2) - Resolução nº 6.000, de 1 de dezembro de 2022.

3.25. O **Capítulo XIV**, último capítulo da resolução, conclui a norma e apresenta as disposições transitórias que tratam de circunstâncias que exijam disciplina especial em face do novo regime normativo proposto.

3.26. Por fim, no Anexo I são fixadas as diretrizes para a elaboração de acordo direto e, no Anexo II são fixadas as metodologias para apuração da classificação de obras e serviços.

3.27. A GERÊNCIA DE REGULACÃO RODOVIÁRIA – GERER, por meio dos Despachos (20729117, 20772850, 20857233 e 20972197), solicitou a retificação de alguns erros identificados na Minuta de Resolução GERER (20317173), os quais entendo por acolher.

3.28. Outrossim, a Melhores Rodovias do Brasil – ABCR, por meio da Carta ABCR 085 – 23 (20828042), encaminhou à esta Diretoria, as suas contribuições técnicas adicionais à Minuta de Resolução, propondo, ainda, a inclusão de novo dispositivo na minuta.

3.29. Passando-se a análise do normativo, e levando em consideração as manifestações das áreas técnica e jurídica, bem como todas as reuniões realizadas por esta diretoria juntamente às áreas e as contribuições da ABCR, verifico que todos os aspectos relevantes à matéria foram exaustivamente discutidos, sendo que, contudo, há a possibilidade de serem feitos pequenos ajustes que permitirão maior precisão regulatória, com o alinhamento do regulamento com a legislação vigente, com os seguintes ajustes e alterações de redação:

TEXTO ATUAL	TEXTO DLL	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 17. [...] § 7º Será dispensada apreciação pela Diretoria caso o acordo direto atenda à minuta padrão prevista no Anexo I a esta Resolução, de natureza referencial e não vinculante aos contratos a serem celebrados.</p>	<p>§ 7º A minuta padrão prevista no Anexo I desta Resolução é de natureza referencial e não vinculante aos contratos a serem celebrados.</p>	<p>Nesse ponto, entendo que o posicionamento da PF-ANTT foi correto ao constatar a impossibilidade de se dispensar a apreciação do acordo direto pela Diretoria, pois ainda que o ajuste pretendido reproduza os exatos termos do que consta como "modelo" no anexo da resolução, a Agência é parte no instrumento, ali assumindo obrigações, sendo que, necessariamente, a celebração do acordo dependerá, no caso concreto, de aprovação da Diretoria para sua posterior assinatura.</p>
<p>Art. 24 [...] § 1º O contrato de concessão poderá substituir total ou parcialmente o dever de apresentação de garantias por outros mecanismos para assegurar a cobertura dos riscos nele previstos, tal como reserva de recursos em conta da concessão para tais finalidades.</p>	<p>Art. 24 [...] § 1º O contrato de concessão poderá substituir total ou parcialmente o dever de apresentação de garantia, mediante reserva de recursos em conta da concessão para tais finalidades.</p>	<p>A redação proposta anteriormente dava a entender seriam aceitos vários outros mecanismos para substituir total ou parcialmente o dever de apresentação de garantias. Contudo, na parte final da redação, restringia os "outros mecanismos" à reserva de recursos em conta. Portanto, entendo que o ajuste da redação para prever que a garantia poderá ser substituída apenas mediante reserva de recursos em conta da concessão para tais finalidades se faz mais assertivo.</p>
<p>Art. 68 É vedada a estipulação de novos benefícios tarifários pela ANTT sem que haja previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Art. 69. Para usufruir do direito à isenção de que trata os art. 64 e 66, nas pistas automáticas (AVI) e no free flow, o usuário deverá utilizar meio eletrônico de identificação aceito pela concessionária.</p> <p>Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.</p>	<p>Art. 68 É vedada a estipulação de novos benefícios tarifários pela ANTT sem que haja previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.</p> <p>Art. 69. Para usufruir do direito à isenção de que trata os art. 64 e 66, nas pistas automáticas (AVI) e no free flow, o usuário deverá utilizar meio eletrônico de identificação aceito pela concessionária.</p>	<p>Ajuste redacional para melhor compreensão dos dispositivos.</p>
<p>Art. 90. O impacto decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de</p>	<p>Art. 90. O impacto decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão relativo à inclusão ou alteração de obras e</p>	<p>Nesse artigo, ressalta-se a necessidade</p>

<p>concessão relativo à inclusão ou alteração de obras e serviços deverá ser considerado na revisão ordinária subsequente à conclusão da obra ou serviço, ressalvadas as hipóteses de recomposição do equilíbrio por fases previstas nos parágrafos subsequentes.</p>	<p>concessão relativo à inclusão ou alteração de obras e serviços deverá ser considerado na revisão ordinária subsequente à conclusão da obra ou serviço, conforme prazos previstos em atos normativos específicos da ANTT, ressalvadas as hipóteses de recomposição do equilíbrio por fases previstas nos parágrafos subsequentes.</p>	<p>nesse artigo, ressalva-se a necessidade de detalhar procedimentos e rotinas técnicas em atos normativos específicos de forma a orientar a execução na ANTT.</p>
<p>Art. 92. Excluída a obra do contrato de concessão, sendo verificada futuramente a necessidade de sua reinclusão, a obrigação será considerada na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do mesmo valor.</p>	<p>Art. 92. Excluída a obra do contrato de concessão, sendo verificada futuramente a necessidade de sua reinclusão, a obrigação será considerada na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da seguinte forma:</p> <p>I - caso a obra seja incluída no mesmo local, será considerado seu valor original;</p> <p>II - caso a obra seja incluída em outro local, a Concessionária poderá apresentar novo valor, com detalhamento dos itens de obra que sofreram modificações devidamente justificadas, a ser avaliado pela ANTT.</p>	<p>Conforme sugestão da ABCR, entende-se necessário considerar que a reinclusão de obra anteriormente excluída tem o potencial de alterar a composição do orçamento da obra (em virtude, por exemplo, de alteração de soluções de engenharia, quando implantada em outro local) e, por consequência, pode gerar despesas adicionais às concessionárias. É de se esperar que os diferentes locais do sistema rodoviário possuam características distintas, de modo que a implantação, por exemplo, de uma faixa adicional no trecho A tende a exigir cursos diferentes se comparado ao trecho B.</p> <p>Se uma obra foi excluída muito provavelmente não era mais necessária. Se, posteriormente, surge a necessidade de obra semelhante em outro local, entende-se inadequado que as obras sejam igualmente precificadas, não sendo justo que a concessionária arque com a diferença de valores.</p> <p>Portanto, acolhe-se a sugestão da ABCR.</p>
<p>Art. 107. [...]</p> <p>XI - variação dos valores efetivamente aplicados para fins de desapropriação considerando o montante inicialmente previsto no contrato de concessão;</p>	<p>Art. 107. [...]</p> <p>XI - variação dos valores efetivamente aplicados para fins de desapropriação e desocupação considerando o montante inicialmente previsto no contrato de concessão;</p>	<p>Complementação do artigo quanto ao termo "desapropriação e desocupação".</p>
<p>Art. 112. Como mecanismo de incentivo à conclusão de obrigações da fase de recuperação no prazo estabelecido no contrato ou antecipadamente, poderá o contrato prever a incidência de acréscimo ou redução na tarifa de pedágio, nos seguintes percentuais:</p>	<p>Art. 112. Como mecanismo de incentivo à conclusão de obrigações da fase de recuperação, poderá o contrato prever a incidência de acréscimo, em caso de conclusão antecipada, ou redução na tarifa de pedágio, em caso de conclusão ulterior ao prazo estabelecido no contrato, nos seguintes percentuais:</p>	<p>Necessário ficar claro que o mecanismo de incentivo é válido para conclusão antecipada ou ulterior a data prevista no contrato, sendo que no primeiro caso haverá acréscimo e, no segundo, haverá decréscimo.</p>
<p>CAPÍTULO VIII</p> <p>INSTRUMENTOS DE INCENTIVO</p> <p>[...]</p> <p>Seção III</p> <p>Redução de acidentes</p>	<p>CAPÍTULO VIII</p> <p>INSTRUMENTOS DE INCENTIVO</p> <p>[...]</p> <p>Seção III</p> <p>Redução de sinistros</p>	<p>O termo correto para esse caso é "sinistros".</p>
<p>Art. 113. A ANTT estabelecerá instrumento de incentivo à redução de acidentes, nos termos de regulamentação aprovada pela Diretoria.</p>	<p>Art. 113. A ANTT estabelecerá instrumento de incentivo à redução de sinistros de trânsito, nos termos de regulamentação aprovada pela Diretoria.</p>	<p>O termo correto para esse caso é "sinistros".</p>
<p>Art. 114. [...]</p> <p>V - verba de desapropriações;</p>	<p>Art. 114. [...]</p> <p>V - verba de desapropriações e desocupações;</p>	<p>Complementação do artigo quanto ao termo "desapropriações e desocupações".</p>
<p>Art. 115. [...]</p> <p>II - verba de desapropriações e verba de licenciamento ambiental, quando os respectivos riscos forem alocados pelo contrato de concessão ao Poder Concedente;</p>	<p>Art. 115. [...]</p> <p>II - verba de desapropriações e desocupações e verba de licenciamento ambiental, quando os respectivos riscos forem alocados pelo contrato de concessão ao Poder Concedente;</p>	<p>Complementação do artigo quanto ao termo "desapropriações e desocupações".</p>
<p>CAPÍTULO IX</p>	<p>CAPÍTULO IX</p>	

<p>VERBAS CONTRATUAIS</p> <p>[...]</p> <p>Seção VI</p> <p>Verba de desapropriações</p>	<p>VERBAS CONTRATUAIS</p> <p>[...]</p> <p>Seção VI</p> <p>Verba de desapropriações e desocupações</p>	<p>Complementação do título da Seção VI quanto ao termo "desapropriações e desocupações".</p>
<p>Art. 134. A verba de desapropriações será destinada ao ressarcimento da concessionária pelo pagamento de indenizações de desapropriações e desocupações, servidões administrativas e outras limitações administrativas, na forma da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p> <p>§ 1º O valor da verba de desapropriações será definido pelo contrato de concessão.</p> <p>§ 2º Não serão cobertas pela verba de desapropriação e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro despesas da concessionária com assessoria jurídica, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de declaração de utilidade pública, taxas judiciais e custas e taxas cartoriais e publicações.</p> <p>§ 3º Após o término das obras previstas no contrato de concessão, a parcela da verba de desapropriação não utilizada será revertida à modicidade tarifária.</p>	<p>Art. 134. A verba de desapropriações e desocupações será destinada ao ressarcimento da concessionária pelo pagamento de indenizações de desapropriações e desocupações, servidões administrativas e outras limitações administrativas, na forma da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.</p> <p>§ 1º O valor da verba de desapropriações e desocupações será definido pelo contrato de concessão.</p> <p>§ 2º Não serão cobertas pela verba de desapropriação e desocupação e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro despesas da concessionária com assessoria jurídica, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de declaração de utilidade pública, taxas judiciais e custas e taxas cartoriais e publicações.</p> <p>§ 3º Após o término das obras previstas no contrato de concessão, a parcela da verba de desapropriação e desocupação não utilizada será revertida à modicidade tarifária.</p>	<p>Complementação do artigo quanto aos termos "desapropriações e desocupações" e "desapropriação e desocupação".</p>
<p>CAPÍTULO IX</p> <p>VERBAS CONTRATUAIS</p> <p>[...]</p> <p>Seção VIII</p> <p>Verba de licenciamento ambiental</p>	<p>CAPÍTULO IX</p> <p>VERBAS CONTRATUAIS</p> <p>[...]</p> <p>Seção VII</p> <p>Verba de licenciamento ambiental</p>	<p>Ajuste do número da seção.</p>
<p>Art. 148. [...]</p> <p>§ 1º Será assegurado à concessionária o direito de apresentar recurso à Diretoria em face da decisão da Superintendência competente, em questões relativas ao processamento ou ao mérito da revisão ordinária, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da publicação do ato.</p>	<p>Art. 148. [...]</p> <p>§ 1º Será assegurado à concessionária o direito de apresentar recurso à Diretoria em face da decisão da Superintendência competente, em questões relativas ao processamento ou ao mérito da revisão ordinária, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da notificação do ato.</p>	<p>O prazo é contado a partir da notificação do ato, não da publicação.</p>
<p>Art. 150 [...]</p> <p>§ 3º Para fins do disposto no § 1º, configura interesse público relevante a prevalência dos ganhos imediatos à segurança viária, à fluidez ou à qualidade na prestação do serviço adequado decorrente da alteração unilateral ou consensual do contrato de concessão, que justifique sua não realização em revisão quinquenal.</p> <p>§ 4º Para fins do disposto no § 1º, configura emergencialidade, entre outras hipóteses devidamente justificadas:</p> <p>[...] II - implantação de dispositivo de proteção e segurança, passarela, controlador ou redutor de velocidade, ou realização de correção de traçado, demonstrada a necessidade para manter e garantir a segurança viária, tendo em vista o crescimento real ou potencial dos índices de acidentalidade ou fatalidade no respectivo trecho;</p> <p>[...] VII - sistemas e novas tecnologias implementadas no interesse do Poder Concedente para aprimoramento da gestão e fiscalização do contrato de concessão.</p> <p>§ 5º A revisão extraordinária poderá</p>	<p>Art. 150 [...]</p> <p>§ 3º Para fins do disposto no § 1º, configura interesse público relevante a prevalência dos ganhos imediatos à segurança viária, que justifique sua não realização em revisão quinquenal.</p> <p>§ 4º Para fins do disposto no § 1º, configura emergencialidade, entre outras hipóteses devidamente justificadas:</p> <p>[...] II - implantação de dispositivo de proteção e segurança, passarela, controlador ou redutor de velocidade, realização de correção de traçado, ou área de escape, demonstrada a necessidade para manter e garantir a segurança viária, tendo em vista o crescimento real ou potencial dos índices de acidentalidade ou fatalidade no respectivo trecho;</p> <p>[...] VII - sistemas e novas tecnologias implementadas no interesse do Poder Concedente para aprimoramento da supervisão, gestão e fiscalização do contrato de concessão.</p> <p>§ 5º A revisão extraordinária poderá ser realizada no máximo a cada 5 (cinco) anos, para processamento do</p>	<p>A prevalência dos ganhos imediatos à segurança viária, como gatilho para o processamento de revisão extraordinária a qualquer tempo, reforça a importância de medidas para aumento da segurança no trânsito e se coadunam com as meta global de redução de acidentes estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU).</p>

<p>ser realizada a cada 5 (cinco) anos, para processamento do impacto de eventos de desequilíbrio que não tenham sido analisados na forma do § 1º.</p>	<p>impacto de eventos de desequilíbrio que não tenham sido analisados na forma do § 1º.</p>	
<p>Art. 151. O processo de revisão extraordinária realizado a cada 5 (cinco) anos consolidará os impactos econômico-financeiros dos eventos de desequilíbrio já apurados nos respectivos processos administrativos, desde a realização da revisão extraordinária anterior.</p> <p>Parágrafo único. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão atenderá às regras de análise de projetos de engenharia, nos termos da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, previamente ao processamento na revisão extraordinária, para fins de definição do valor do impacto a ser considerado na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</p>	<p>Art. 151. O processo de revisão extraordinária para processamento do impacto de eventos de desequilíbrio que não tenham sido analisados na forma do § 1º do artigo 150, será realizado a cada 5 (cinco) anos de forma a consolidar os impactos econômico-financeiros dos eventos de desequilíbrio já apurados nos respectivos processos administrativos, desde a realização da revisão extraordinária anterior.</p> <p>Parágrafo único. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão atenderá às regras de análise de projetos de engenharia, nos termos da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, previamente ao processamento na revisão extraordinária, para fins de definição do valor do impacto a ser considerado na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</p>	<p>Ajuste redacional para melhor compreensão do dispositivo.</p>
<p>Art. 152. A instrução da revisão extraordinária observará as seguintes etapas, nesta ordem: [...]</p> <p>Art. 153. A revisão quinquenal será processada em intervalos entre 5 (cinco) e 10 (dez) anos de vigência do contrato de concessão para análise da evolução do cumprimento das obrigações e da necessidade de atualização e modernização contratual.</p>	<p>Art. 153. Para que os efeitos tarifários de uma determinada revisão extraordinária incidam na revisão ordinária em curso, ato normativo específico da ANTT deverá definir procedimentos e prazos de forma a dar celeridade a execução das revisões.</p> <p>Art. 154. A revisão quinquenal será processada em intervalos entre 5 (cinco) e 10 (dez) anos de vigência do contrato de concessão para análise da evolução do cumprimento das obrigações e da necessidade de atualização e modernização contratual.</p>	<p>Artigo 153 adicionado, ressaltando a necessidade de detalhar procedimentos e rotinas técnicas em atos normativos específicos de forma a dar celeridade a execução das revisões pela ANTT, atualmente tal papel é desempenhado pela Instrução Normativa nº 18.</p>
<p>Art. 166. [...] [...] §1º [...] §2º [...] §3º [...]</p>	<p>Art. 166. [...] [...] § 1º [...] § 2º [...] § 3º [...] § 4º Caso a variação entre o valor estimado e o valor obtido a partir do orçamento do respectivo projeto executivo seja superior a 30% (trinta por cento), para as obras e serviços aprovados na Revisão Quinquenal da Concessão, a decisão de inclusão deverá ser ratificada pela Diretoria Colegiada da ANTT, como condição prévia à celebração do termo aditivo ao contrato.</p>	<p>No que se refere a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de todas as obras e serviços propostos na revisão quinquenal, cujos valores considerados forem estimados com base nos projetos funcionais, ponderando as incertezas inerentes a esses projetos, não parece adequado a ausência de avaliação criteriosa. Dessa forma, entendo que o posicionamento da PF-ANTT objeto do anexo (20365006) da COTA n. 09539/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (20364989), ao propor que diferenças superiores a 30%, entre esses valores estimados e aqueles obtidos com base nos respectivos projetos executivos aprovados, sejam submetidos ao crivo da diretoria.</p>
	<p>Art. 182. [...]</p> <p>"Art. 24. III - anteprojetos, projetos executivos e orçamentos de obras de pequeno vulto, desde que apresentado o certificado de inspeção emitido por organismo de inspeção acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia-INMETRO. § 3º O disposto no inciso III do caput não abrange:" (NR)</p>	<p>Acrescentado o artigo 24 do RCR2 com nova redação.</p>
<p>Art. 182. [...]</p> <p>"Art. 89. § 3º A adoção de medidas preparatórias à desapropriação antes da emissão de declaração de utilidade pública poderá ser realizada pela</p>	<p>Art. 182. [...]</p> <p>"Art. 89. § 3º A adoção de medidas preparatórias à desapropriação e desocupação antes da emissão de declaração de utilidade pública poderá ser realizada</p>	<p>Complementação do artigo quanto ao termo "desapropriação e desocupação".</p>

concessionária por sua conta e risco, não importando em desequilíbrio econômico-financeiro caso a obra não venha a ser incluída ou alterada no contrato de concessão." (NR)	pela concessionária por sua conta e risco, não importando em desequilíbrio econômico-financeiro caso a obra não venha a ser incluída ou alterada no contrato de concessão." (NR)	
Art. 182. [...] "Art. 91-A. [...] I - para implantação de obras de ampliação de capacidade, melhorias, contenções de taludes e outras intervenções de natureza permanente, mediante desapropriação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa; II - para execução de obra ou serviço emergencial, de natureza preventiva ou paliativa, para restabelecer a segurança viária, mediante celebração de negócio privado com o lindeiro afetado, sem prejuízo de realização de desapropriação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa posteriormente, caso necessário." (NR)	Art. 182. [...] "Art. 91-A. [...] I - para implantação de obras de ampliação de capacidade, melhorias, contenções de taludes e outras intervenções de natureza permanente, mediante desapropriação e desocupação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa; II - para execução de obra ou serviço emergencial, de natureza preventiva ou paliativa, para restabelecer a segurança viária, mediante celebração de negócio privado com o lindeiro afetado, sem prejuízo de realização de desapropriação e desocupação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa posteriormente, caso necessário." (NR)	Complementação do artigo quanto ao termo "desapropriação e desocupação".
Art. 191. Serão incluídas e excluídas verbas contratuais no âmbito dos contratos de concessão cujas concessionárias aderirem ao Regulamento das Concessões Rodoviárias para adequação ao disposto no Capítulo IX.	Art. 191. As verbas contratuais serão ajustadas no âmbito dos contratos de concessão cujas concessionárias aderirem ao Regulamento das Concessões Rodoviárias para adequação ao disposto no Capítulo IX, respeitadas as particularidades de cada contrato e ressalvadas as peculiaridades do projeto rodoviário.	Os contratos possuem verbas diferentes que não estão previstas nesta Resolução. Assim, é necessário ressaltar que as verbas serão ajustadas de acordo com o RCR3, mas respeitando as particularidades e verbas dispostas em cada projeto.
Art. 192. A ANTT celebrará termo aditivo consensual ou unilateral para previsão de desconto de reequilíbrio sobre as inexecuções no âmbito dos contratos de concessão que contemplem plano de negócios, no prazo de até 2 (dois) anos, contados da entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias, independentemente de sua adesão pela concessionária, conforme regulamentação específica. Art. 193. Os valores de que trata a presente resolução serão automaticamente corrigidos, no momento de sua aplicação, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, considerando a data base o dia 31 de dezembro de 2023.	Art. 193. A ANTT poderá adotar valores referenciais próprios, desde que validados pela Superintendência competente e aprovados pela Diretoria. Art. 194. Os valores de que trata a presente resolução serão automaticamente corrigidos, no momento de sua aplicação, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, considerando a data base o dia 31 de dezembro de 2023.	Incluído novo artigo 193, sendo mantida a redação anterior no artigo subsequente, bem como as numerações atualizadas.
Art. 195. [...] XII - a Resolução nº 5.940, de 18 de maio de 2021; e XIII - Deliberação nº 852, de 16 de outubro de 2018	Art. 195. [...] XII - a Resolução nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019; XIII - a Resolução nº 5.940, de 18 de maio de 2021; e XIV - Deliberação nº 852, de 16 de outubro de 2018	Incluída a revogação da Resolução nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019, nos termos do Despacho GERER (20972197).
ANEXO II METODOLOGIA PARA APURAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS Art. 3º [...] [...] § 5º Serão atribuídas as seguintes notas pelo critério tipo de usuário beneficiado para as seguintes espécies de intervenção: [...] [...] Art. 4º A nota global atribuída para cada obra ou serviço será determinada pela soma das notas obtidas em cada critério previsto no caput .	ANEXO II METODOLOGIA PARA APURAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS Art. 3º [...] [...] § 5º Serão atribuídos os seguintes pesos para o critério tipo de usuário beneficiado em função da espécie de intervenção proposta: [...] [...] Art. 4º A nota global atribuída para cada obra ou serviço será determinada pela soma das notas obtidas em cada critério previsto no caput do art. 3º .	Retificação acatada nos termos do Despacho GERER (20972197).

3.30. Diante do exposto, considerando as informações citadas nos autos, propõe-se à Diretoria Colegiada deliberar pela aprovação do Relatório Final da Audiência Pública nº 004/2023, realizada no período de 27 de março de 2023 a 12 de maio de 2023, e suas complementações, dos

ajustes propostos neste voto no intuito de aprimorar a minuta proposta, bem como da minuta de Resolução, que estabelece a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

3.31. O RCR3 é um grande esforço desta Agência para o aprimoramento da regulação das concessões rodoviárias e diminuição do fardo regulatório, ao compilar temas importantes com a consequente revogação de 12 (doze) resoluções. Trata-se de uma revolução da regulação das concessões rodoviárias.

3.32. Ressalta-se, por fim, que o Regulamento das Concessões Rodoviárias é um normativo que vem sendo elaborado em etapas e ainda encontra-se em andamento, de modo que, eventuais ajustes que se façam necessários no presente RCR3, poderão ser revisitados futuramente no âmbito do RCR4 e RCR5.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, VOTO por:

- a) Aprovar, na forma da minuta de Deliberação DLL (21005906), o Relatório Final (16998815), referente à Audiência Pública nº 004/2023, realizada no período de 27 de março de 2023 a 12 de maio de 2023, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à minuta de resolução que estabelece a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.
- b) Aprovar a Minuta de Resolução nos termos da MINUTA DE RESOLUÇÃO DLL (21005849) e seus anexos (21036533 e 21036597), acostados aos autos.
- c) Determinar, conforme o §3º, do art. 30, da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023, a divulgação do relatório e complementações no endereço eletrônico da ANTT.

Brasília, 21 de dezembro de 2023.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 21/12/2023, às 18:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 21004073 e o código CRC D22B4935.

Referência: Processo nº 50500.030241/2021-53

SEI nº 21004073

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

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