

El Control Externo de las Agencias Reguladoras

Temas relevantes sobre el sector de carreteras,
ferrocarriles y de transporte carretero de pasajeros

External Control of the Regulatory Agencies

Relevant issues related to the sector of highways,
railroads and highway passenger transportation

Edición Bilingüe
Brasília, Brasil, 2005



Catalogación en la fuente: Biblioteca Ministro Ruben Rosa

Brasil. Tribunal de Cuentas da la Unión.

El control externo de las agencias reguladoras : temas relevantes sobre el sector de carreteras, ferrocarriles y de transporte carretero de pasajeros / Tribunal de Cuentas de la Unión; presentación Adylson Motta = External control of the regulatory agencies : relevant issues related to the sector of highways , railroads and highway passenger transportation / Brazilian Court of Audit ; foreword by Adylson Motta. – Edición bilingüe. – Brasilia : TCU, Secretaría de Fiscalización de Desestatización, 2005.

55 p. :il.

1. Carreteras – Brasil. 2. Ferrocarriles – Brasil. 3. Transporte de pasajeros – Brasil. I. Título.



Sumario

Presentación	6
El control de la regulación del sector de transportes	8
El control de la regulación en el mundo	11
Lineamientos de la Intosai para la auditoría de la regulación económica	12
Control de los otorgamientos de concesión de carreteras federales	17
Control de la ejecución contractual de las concesiones de carreteras federales	22
Control de la ejecución contractual de las concesiones ferroviarias	28
Control del transporte carretero de pasajeros	31
Jurisprudencia sobre concesiones carreteras	40
Jurisprudencia sobre ferrocarriles	48
Jurisprudencia sobre transporte carretero de pasajeros	51

Summary

Presentation	7
Control of regulation in the transportation sector	9
The control of economic regulation in the world	14
Intosai guidelines for the audit of economic regulation	15
Control of awarding of federal highway concession	19
Control of contract execution of federal highway concessions	25
Control of the contract execution of the railroad concessions	29
Control of passenger highway transportation	35
Jurisprudence on highway concessions	44
Jurisprudence on railroads	49
Jurisprudence on highway passenger transportation	53

Presentación

La transferencia de la infraestructura de transporte a la iniciativa privada, conjuntamente con la creación de las agencias reguladoras, ha exigido una intensa actuación del Tribunal de Cuentas de la Unión (TCU). Esto se debe a que la búsqueda de la eficiencia, propia de la actuación privada y deseada por el poder público, no puede prescindir de la observancia de las condiciones que definen el servicio adecuado, que están previstas en ley.

El objetivo de esta publicación, por lo tanto, es presentar algunas de las conclusiones derivadas del seguimiento y de la fiscalización del TCU en los sectores carretero, ferroviario y de transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros.

En lo que se refiere al sector carretero, se desarrolló a partir del 2000 un proyecto específico en esta Casa cuyo objetivo fue acompañar y evaluar las concesiones carreteras de forma tempestiva, específicamente en lo que se refiere al otorgamiento de nuevos tramos, a la ejecución contractual de las concesiones ya otorgadas y a la pertinencia de los valores de peajes practicados.

La privatización de la Red Ferroviaria Federal S.A., ocurrida en 1996, exige la verificación del cumplimiento de las metas de transporte de cargas, inversión y seguridad, entre otras, establecidas en los contratos de concesión. En este sentido, la actuación del TCU se ha caracterizado

por el perfeccionamiento de los controles y de los instrumentos legales, con el objetivo de permitir la armonía entre las concesionarias que actúan en el sector ferroviario y la interacción entre las redes existentes.

El transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros es, originalmente, operado por la iniciativa privada, aunque sea de competencia de la Unión la explotación del servicio, directamente o por medio de autorización de servicio público. Por esta razón, muchas de las constataciones y de las propuestas hechas por el TCU se refieren a la transferencia de beneficios de las empresas a los usuarios, sobre todo por la profunda revisión de la política de tarifas actualmente utilizada, y al perfeccionamiento del marco regulatorio del sector.

Cabe afirmar que la actuación del Tribunal, independientemente del sector de transporte analizado, se ha pautado por el perfeccionamiento de las acciones de fiscalización propias y de las llevadas a cabo por la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Este trabajo conjunto se ha desarrollado, la mayoría de las veces, en un clima de asociación mancomunada, con la intención de perfeccionar la actividad reguladora del transporte nacional.

Adylson Motta
Presidente del TCU

Presentation

The transfer of the transportation infrastructure to the private sector, as well as the creation of the regulatory agencies, has required intense action from the Brazilian Court of Audit (TCU). This is so because the pursuit of efficiency, which is typical of private action and is sought by the public sector, cannot renounce the observance of the conditions that define adequate service, as provided for in the law.

The aim of this publication, therefore, is to present some of the findings resulting from the TCU's monitoring and inspection in the sectors of highways, railroads and interstate and international highway passenger transportation.

Regarding the highway sector, a specific project was developed in this Court as from the year 2000, with a view to monitoring and evaluating highway concessions in a timely fashion, particularly as regards awarding of concessions for new stretches, the contractual execution of the concessions already awarded and the appropriateness of the value of the tolls practiced.

The privatization of the Federal Railway Network Company in 1996 requires verification of achievement of the targets for cargo transportation, investment and security, among others, established in the concession contracts. To this end, TCU's action has focused on improving controls and legal instruments, in order to allow harmony between

the concessionaires that operate in the railroad sector and the interaction among the existing networks.

Interstate and international highway passenger transportation was originally operated by private companies, although it is the competence of the Union to exploit the service, directly or by means of public service permit. Therefore, many of the findings and proposals made by the TCU refer to the transfer of benefits from the companies to the users, particularly as a result of the thorough review of the tariff policy currently employed, and to the improvement of the regulatory framework of the transportation sector.

It should be clarified that the action of the Court, regardless of the transportation sector analyzed, has focused on the improvement of its own inspection actions and of those undertaken by the National Agency of Land Transportations (ANTT). This joint work was developed, most of the time, in a spirit of partnership, with a view to enhancing the regulatory activity concerning national transportation.

Adylson Motta
President of the TCU

El control de la regulación del sector de transportes

El Programa Nacional de Desestatización (PND) fue creado por la ley n° 8.031/1990, la cual, después de sucesivas modificaciones, dio origen a la ley n° 9.491/1997. En la década de los años noventa, fueron tomadas las primeras iniciativas a favor de la desestatización de sectores de la infraestructura nacional de transporte.

El Programa de Concesiones de Carreteras Federales (Procrofe) fue creado en 1993, bajo la responsabilidad del que en aquel momento era el Departamento Nacional de Carreteras (DNER), y tenía el objetivo de transferir a la iniciativa privada, mediante concesión, la administración de tramos de carreteras federales. En esta primera etapa, fueron concedidos cinco tramos, incluyendo puentes, situados en los Estados de Rio de Janeiro, de Minas Gerais, de São Paulo y de Rio Grande do Sul.

De la misma forma, la privatización de la Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA) fue realizada en esa década. Finalizados los procedimientos de licitaciones, las concesiones relativas a las siete redes ferroviarias entraron en operación en el período comprendido entre julio de 1996 y enero de 1999.

La ley n° 8.987 fue editada en 1995, conteniendo disposiciones sobre el régimen de concesión y de autorización de la prestación de servicios públicos previsto en el art. 175 de la Constitución Federal Brasileña. Desde aquel entonces, esta norma dicta las premisas indispensables para las concesiones y las autorizaciones de servicios públicos, así como los requisitos contractuales necesarios para la eficacia de las mismas.

En lo que se refiere al transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros, la edición de la ley de Concesiones y Autorizaciones impuso el cumplimiento de reglas que no habían sido anteriormente observadas. Con la intención de adaptarse, el poder público emitió un nuevo reglamento, basado en el Decreto n° 2.521/1998.

La evolución y la complejidad de las concesiones y autorizaciones de servicios públicos desencadenaron la preocupación del poder público con la actividad reguladora, que culminó con

la creación, en el 2001, de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mediante la ley nº 10.233/2001. Hecha la gradual transferencia de competencias del Ministerio de los Transportes (MT) y del DNER a la ANTT, actualmente la Agencia está encargada de la regulación de los sectores mencionados.

La actuación del TCU frente a la regulación del sector de transporte se ha producido en el ámbito de las competencias constitucionales de este Tribunal, siempre orientado hacia la legalidad y la efectividad de las acciones promovidas por la Agencia y por los concesionarios y permisionarios de servicios públicos.

Control of regulation in the transportation sector

The National Privatization Program (PND) was created by Law n. 8.031/1990, which, after successive modifications, resulted in Law n. 9.491/1997. In the 1990's, the first steps towards privatization of sectors of the national transportation infrastructure were taken.

The Program of Concessions of Federal Highways (Procrofe) was created in 1993, under the responsibility of the former National Department of Roads and Highways (DNER), and was aimed at transferring to the private sector, by means of concession, the administration of stretches of federal highways. In this first stage, concessions were awarded for five stretches and a bridge, located in the States of Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo and Rio Grande do Sul.

The privatization of the Federal Railroad Network Company (RFFSA) took place in the same decade. Upon conclusion of the bidding procedures, the concessions related to the seven railroad networks became effective in the period between July 1996 and January 1999.

Law n. 8.987 was issued in 1995, establishing the regime of public service concession and permits provided for in article 175 of the Brazilian Federal Constitution. Since then, this law has governed

the essential assumptions related to public service concessions and permits, as well as the necessary contractual requirements for their effectiveness.

Regarding interstate and international highway passenger transportation, the issuing of the Law of Concessions and Permits imposed compliance with rules that were not previously being observed. With a view to adapting itself, the public authority has launched a new regulation, established in Decree n. 2.521/1998.

The evolution and complexity of the public service concessions and permits have unchained the concern of the public authority with the regulatory activity, culminating in the creation, in 2001, of the National Agency of Land Transportations (ANTT) by Law n. 10.233/2001. After the gradual transfer of competences from the Ministry of Transportation (MT) and the National Highway Department (DNER) to the ANTT, the Agency is currently responsible for the regulation of the sectors under analysis.

TCU's action regarding the regulation of the transportation sector has taken place in the scope of the constitutional competences of this Court, always focused on the legality and effectiveness of the actions promoted by the Agency and the public service concessionaires and permit holders.



El control de la regulación en el mundo

La actuación del Tribunal de Cuentas de la Unión - TCU en el control de la actividad regulatoria está en consonancia con las líneas directrices establecidas por organismos internacionales encargados del control externo de la administración pública.

La Organización Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI) posee un grupo de trabajo dedicado a la auditoría de privatizaciones y sus derivaciones. En octubre del 2001 fue publicada una versión preliminar de un documento consolidando lineamientos para la actuación de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (EFS) – categoría institucional en que la está incluido el TCU – al ejecutar fiscalizaciones sobre la regulación económica. Sobre este trabajo, el Auditor General del Reino Unido y *Chairman* del Grupo de Trabajos en Privatización, comenta que:

Una de las consecuencias más intrincadas de la privatización es el desarrollo del papel de la regulación económica como forma de equilibrar el poder de proveedores dominantes o monopólicos de servicios públicos, que actualmente se encuentran bajo control privado. Los reguladores enfrentan la difícil tarea de equilibrar los intereses legítimos de los consumidores en contraposición con los de los proveedores: cómo asegurar un servicio razonable a un precio justo. La regulación

económica asume una diversidad de formas y es aplicada en varios sectores de la economía, incluyendo industrias bajo control privado y público.

El control de la regulación propuesto por la INTOSAI presenta 22 lineamientos de gran relevancia para orientar la actuación de las EFS en su tarea de controlar a los reguladores, estructuradas en cinco secciones:

- (a) competencia técnica de las EFS;
- (b) ambiente de la regulación económica;
- (c) suministro del servicio;
- (d) precio del servicio; y
- (e) desarrollo de la competencia.

Cada una de estas secciones contiene un conjunto de lineamientos que deben ser observadas por la EFS en ocasión del control externo de la regulación. Sintéticamente, los siguientes aspectos deben orientar la actuación de las EFS:

Lineamientos de la Intosai para la auditoría de la regulación económica

SECCIÓN 1:

Habilidades de la EFS

Lineamiento 1
Habilidades requeridas

Lineamiento 2
Adquisición de las habilidades

SECCIÓN 2:

El proceso de regulación económica

Lineamiento 3
El marco regulatorio

Lineamiento 4
Objetivos, funciones y poderes

Lineamiento 5
Imparcialidad e integridad

Lineamiento 6
Competencia técnica

Lineamiento 7
Necesidades de información

Lineamiento 8
Responsabilidad y consulta

SECCIÓN 3:

La prestación del servicio

Lineamiento 9
Seguridad de la prestación

Lineamiento 10
Acceso del consumidor

Lineamiento 11

Prestación a consumidores vulnerables

Lineamiento 12

Estándares de servicio

Lineamiento 13

El manejo de las quejas de los consumidores

Lineamiento 14

Temas del medio ambiente

SECCIÓN 4:

El precio del servicio

Lineamiento 15

El control de los precios

Lineamiento 16

La unión del precio con la calidad

Lineamiento 17

Promover la eficiencia del prestador

Lineamiento 18

Costos de financiación del prestador

Lineamiento 19

Inversión

SECCIÓN 5:

Desarrollo de la competencia

Lineamiento 20

Reducción del monopolio y de la dominación del mercado

Lineamiento 21

Promover la posibilidad de elección del consumidor

Lineamiento 22

Combatir prácticas anti-competitivas

La versión completa de este trabajo, denominado "directrices preliminares y mejores prácticas en auditorías de la regulación económica" se encuentra disponible en <http://www.nao.gov.uk/intosai/wgap/ecregguidelines.htm>.

The control of economic regulation in the world

The work of the Brazilian Court of Audit - TCU in auditing regulatory activity is in keeping with the guidelines established by international organizations that address external control of public administration.

The International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI) relies on a working group dedicated to the audit of privatizations and their outcomes. In October 2001, a preliminary draft was published containing guidelines for the performance of Supreme Audit Institutions (SAIs) – an institutional category in which the TCU is included – when carrying out audits of economic regulation. On this work, the Auditor General of the United Kingdom and Chairman of the Working Group on the Audit of Privatization, comment that:

One of the most striking off-shoots of privatisation is the developing role of economic regulation as a means of checking the power of monopolistic or dominant suppliers of vital utilities now in private ownership. The regulators face a difficult task in balancing the legitimate interests of the consumer against those of the supplier: how to secure a fair service for a fair price. And of course economic regulation takes a variety of forms and is applied across economic sectors, including industries in public as well as private hands.

INTOSAI's proposal for the audit of economic regulation presents 22 major guidelines for the performance of the SAIs in their task of auditing regulators, structured in five sections:

- (a) technical competence of the SAIs;
- (b) economic regulation framework;
- (c) the supply of service;
- (d) the price of service; and
- (e) development of competition.

Each one of these sections contains a set of guidelines to be followed by the SAIs in the audit of regulation. Briefly, the SAIs should observe the following aspects:

Intosai guidelines for the audit of economic regulation

SECTION 1:

SAI skills

Guideline 1
Skill requirements

Guideline 2
Acquiring the skills

SECTION 2:

The business of economic regulation

Guideline 3
The regulatory framework

Guideline 4
Objectives, functions and powers

Guideline 5
Impartiality and integrity

Guideline 6
Technical competence

Guideline 7
Information needs

Guideline 8
Accountability and consultation

SECTION 3:

The supply of service

Guideline 9
Security of supply

Guideline 10
Consumer access

Guideline 11
Supplying vulnerable consumers

Guideline 12
Service standards

Guideline 13
Dealing with consumers' complaints

Guideline 14
Environmental issues

SECTION 4:

The price of service

Guideline 15
Controlling prices

Guideline 16
Linking price to quality

Guideline 17
Encouraging supplier efficiency

Guideline 18
Suppliers' financing costs

Guideline 19
Investment

SECTION 5:

Developing competition

Guideline 20
Reducing monopoly and market domination

Guideline 21
Promoting consumer choice

Guideline 22
Combating anti-competitive practices

The complete work, "Preliminary Guidelines on Best Practice for the Audit of Economic regulation" is available at <http://www.nao.gov.uk/into-sai/wgap/ecregguidelines.htm>.

Control de los otorgamientos de concesión de carreteras federales

- **Criterio de juicio de las propuestas de licitación no previsto en la Ley General de Concesiones (Ley nº 8.987/1995).**

La adopción de un criterio de juicio de las propuestas (mayor tramo a ser conservado) que no estaba previsto por ley fue identificada en la concesión de carreteras federales delegadas a unidades de la federación, específicamente a los Estados brasileños de Paraná y de Rio Grande do Sul.

- **Adopción de índices de fuga y de impedancia injustificados.**

La adopción de índices elevados y constantes de fuga¹ e impedancia² hería la premisa básica presentada por el poder concedente de que el beneficio derivado de las mejoras en la carretera superaría el rechazo inicial del usuario al establecimiento de peaje, además de aumentar la tarifa máxima admitida en el certamen.

- **Abordaje incompleto de los aspectos ambientales.**

El pliego de licitación era omiso en lo que se refiere a la obligatoriedad de recuperación y de protección del medio ambiente afectado por las carreteras durante la ejecución contractual, inclusive en lo que se refiere a la responsabilidad de la recuperación del pasivo ambiental existente en el inicio de la concesión. Este vacío se oponía a las exigencias para el tema formuladas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y a las normas del propio poder concedente.

- **Exigencia de certificado de ejecutabilidad económico-financiera de la obra.**

La exigencia del certificado de ejecutabilidad económico-financiera, que debía ser suministrado por una institución bancaria, hería el sigilo de las propuestas y el carácter competitivo del certamen.

¹ Desvío del puesto de peaje para no incurrir en el pago.

² Disminución de la cantidad de viajes debido al establecimiento de peaje de la carretera.

- **Restricción a la competitividad.**

Las normas para la formación de consorcios y las exigencias para composición del capital suscrito e integralizado de la concesionaria, previstas en el pliego de licitación, restringían la competitividad del certamen.

- **Falta de exactitud de los parámetros y de los requisitos para evaluación de las propuestas de metodología de ejecución.**

Los criterios de juicio de propuestas técnicas presentados en el pliego de licitación podrían provocar valoraciones subjetivas por parte de la comisión de licitación.

- **Falta de exactitud de las situaciones que proporcionarían el reequilibrio económico-financiero del contrato.**

El borrador de contrato era inexacto en lo que se refiere a las situaciones que ocasionarían revisión de tarifas, y también presentaba cláusulas que contrariaban premisas establecidas en el certamen de licitación.

- **Falta de exactitud en lo que atañe al 'nivel de servicio' requerido.**

El pliego de licitación carecía de definición precisa de los criterios, parámetros, procedimientos y estandarizaciones que permitirían mensurar en qué "nivel de servicio" debería operar la carretera a lo largo de su explotación.

- **Informaciones insuficientes sobre las mediciones de tráfico.**

El acceso restringido e indirecto del agente regulador a las mediciones de tráfico de las carreteras concedidas impediría la mensuración del nivel de servicio en que la carretera sería operada, así como cercenaría el acceso, en cualquier momento, al tráfico real sometido a peaje.

- **Falta de previsión de abertura del capital social de la concesionaria.**

El pliego de licitación y el borrador de contrato eran omisos en lo que se refiere a la obligatoriedad, determinada por el Consejo Nacional de Desestatización, de convertirse en Sociedad de Propósito Específico, creada después del proceso de licitación, en sociedad de capital abierto, así como en lo que se refiere a las reglas para la composición de dicha S.A.

Control of awarding of federal highway concession

- **Award criterion for the bid proposals not provided for in the General Law of Concessions (Law n. 8.987/1995).**

The adoption of award criterion for the proposals (longest stretch to be conserved) not provided for in law was identified in the concession of federal highways delegated to units of the federation, specifically the States of Paraná and Rio Grande do Sul in Brazil.

- **Adoption of unjustified rates of avoidance and impedance.**

The adoption of high and constant rates of avoidance¹ and impedance² went against the basic assumption presented by the awarding authority that the benefit resulting from the improvements in the highway would overcome the initial rejection of the tolling by the users, and also increased the maximum tariff admitted in the bidding contest.

- **Incomplete addressing of the environmental aspects.**

The bidding announcement was not clear about the obligatory recuperation and protection of the

¹ Bypassing the toll square to avoid payment.

² Reduction of the number of trips because of toll charging on the highway.

environment affected by the highways during the execution of the contract, nor about the responsibility for the recuperation of the existing environmental liabilities in the beginning of the concession. This gap went against the requirements for the theme formulated by the IADB (Inter-american Development Bank) and the normative requirements of the awarding authority.

- **Requirement of certification of the enterprise's economic-financial feasibility.**

The requirement of certification of economic-financial feasibility, to be provided by a banking institution, went against the confidentiality of the bids and the competitive nature of the bidding contest.

- **Restriction of competitiveness.**

The rules for formation of consortia and the requirements for the concessionaire's subscribed and integrated composition of capital, provided for in the bidding announcement, restricted the competitiveness of the bidding contest.

- **Inaccuracy of the parameters and requirements for evaluation of the execution methodology proposals.**

The criteria to award the technical proposal as presented in the bidding announcement could result in subjective estimations on the part of the bidding commission.

- **Inaccuracy of the situations that would allow economic-financial rebalance of the contract.**

The contract draft was inaccurate regarding the situations that would allow tariff review, and also had clauses that went against the assumptions established in the bidding contest.

- **Inaccuracy as to the required 'level of service'.**

The bidding announcement lacked a precise definition of the criteria, parameters, procedures and standardizations that would allow verification of the "level of service" at which the highway should be operated during its exploitation.

- **Insufficient information on traffic measurements.**

The restricted and indirect access of the regulatory agent to the traffic measurements of the awarded highways would hinder the assessment of the level of service at which the highway is operated, and would limit access, at any time, of the real traffic paying the toll.

- **Lack of provision regarding opening of the concessionaire's capital stock.**

The bidding announcement and the contract draft were not clear regarding the need to convert the Specific Purpose Company, created after the bidding process, into a joint stock corporation, as determined by the National Privatization Council, nor regarding the rules for composition of such corporation.



Control de la ejecución contractual de las concesiones de carreteras federales

- **Ausencia de penalidades contractuales frente al incumplimiento de requisitos operacionales.**

Inexistencia de cláusulas específicas que contemplasen la aplicación de penalidades por el incumplimiento de los requisitos operacionales establecidos para las concesiones carreteras.

- **Súper facturación de los precios de insumos e inversiones.**

Los precios de la propuesta de la Rodonorte estaban cerca de un 38% por encima del precio practicado por el mercado, lo que provocaría, en el caso de que hubiera la inclusión de nuevas inversiones en los encargos de la concesionaria (Programa de Exploración de Carreteras - PER), un aumento indeo de la tarifa cobrada a los usuarios.

- **Disconformidad de los ajustes de ingresos.**

Los residuos derivados del redondeo de las tarifas de peaje, de la adopción de índices de reajuste provisorios y del atraso en el inicio de la cobranza de las tarifas reajustadas no estaban siendo sistemáticamente considerados.

- **En la transferencia de multas cobradas frente al atraso en el cumplimiento del cronograma de obras.**

El monto cobrado a título de multa por el atraso en el cumplimiento del cronograma de obras que constan en el PER de concesionaria no había sido revertido al flujo de caja de la concesión, en beneficio de los usuarios.

- **Falta de motivación de ajustes realizados en el flujo de caja de concesionarias.**

El poder concedente, en revisiones y adecuaciones contractuales efectivadas, no motivó los procedimientos adoptados y los ajustes implementados en el flujo de caja.

- **Utilización indebida de la tasa de fiscalización.**

El poder concedente utilizó una parte de la tasa de fiscalización cobrada a las concesionarias para evitar o aminorar los efectos de revisiones o adecuaciones contractuales, en perjuicio del mejor aparejamiento de la fiscalización.

- **Falta de seguimiento de los valores y cuantitativos presupuestados de nuevas inversiones.**

El ente regulador no estaba realizando el deo seguimiento de obras no previstas originalmente en las responsabilidades de la concesionaria, abriendo la posibilidad para la inclusión de eventuales inversiones no realizadas en el PER, lo que podría provocar el aumento de la tarifa cobrada a los usuarios.

- **Inconsistencias en el cálculo del IR.**

Fueron identificados casos en que el cálculo del impuesto a la renta no observaba las reglas establecidas en la legislación vigente en el momento de la propuesta.

- **Inconsistencias en el cálculo de la depreciación.**

Fueron identificados casos en que el valor total depreciado no coincidía con el valor total de inversiones y situaciones en que hubo modificación de la metodología de depreciación presentada en el momento de la propuesta.

- **Cobranza indea de impuestos.**

Las tarifas de peaje fueron aumentadas indeamente en virtud de la cobranza del Impuesto sobre Servicios (ISS), sin correspondiente previsión legal y en perjuicio de los usuarios.

- **No-apropiación de los ingresos accesorios en pro de la modicidad de tarifas.**

Los ingresos accesorios obtenidos por algunas concesionarias no estaban siendo considerados para fines de equilibrio económico-financiero del contrato, en los términos de la Ley nº 8.987/1995.

- **Adopción de tasa Interna de Retorno incorrecta.**

La transformación del flujo de caja, originalmente proyectado en año concesión para coincidir con el año civil, provocó alteración indea de la rentabilidad de las concesionarias por no haber sido mantenido el plazo de duración del contrato de concesión (300 meses).

- **Alteración de inversiones ya realizadas.**

Fueron identificadas situaciones en que los totales de inversiones ya realizadas por la concesionaria fueron indeamente alterados en el flujo de caja, con la finalidad de mantener indeamente inalterado el equilibrio económico-financiero del contrato.

- **Inclusión en el flujo de caja de obras realizadas fuera de la carretera.**

Nuevas inversiones fueron asignadas en el flujo de caja, con el consecuente aumento de las tarifas cobradas, sin que representasen beneficios directos para los usuarios de la carretera.

- **Ganancias injustificadas derivadas de alteraciones en la configuración original de la carretera.**

Las alteraciones en la configuración original de la Carretera Presidente Dutra (desmembramiento, creación de nuevos puestos e instalación de cabinas de bloqueo), sin la existencia de normas específicas de reglamentación, implicaron la apropiación indea de ingresos extracontractuales por la concesionaria, así como la reducción del riesgo de tráfico asumido por la misma en el proceso de licitación.

- **Falta de monitoreo del tráfico real de las carreteras concedidas.**

El desconocimiento del tráfico real que paga peaje por parte del ente regulador aumenta la asimetría de informaciones entre los actores de la regulación e impide el conocimiento exacto de los ingresos obtenidos por las concesionarias. Este hecho puede dificultar la verificación del equilibrio económico-financiero del contrato, en especial cuando la concesionaria demanda la modificación de la configuración original de la carretera.

Control of contract execution of federal highway concessions

- **Absence of contractual penalties for failure to fulfill operational requirements.**

Lack of specific clauses contemplating enforcement of penalties for failure to fulfill the operational requirements established for the highway concessions.

- **Overbilling in the prices of inputs and investments.**

The prices in the Rodonorte bid were about 38% above those practiced by market, which would result, in the event of inclusion of new investments in the concessionaire's responsibilities (HIGWAY EXPLORATION PROGRAM - PER), in undue increase of the tariff charged from the users.

- **Incompliance of the revenue adjustments.**

The residues resulting from the rounding off of the toll tariffs, adoption of temporary readjustment rates and delay in the beginning of the collection of the readjusted tariffs were not being systematically considered.

- **Failure to repass fines charged for delay in meeting the works schedule.**

The amount charged as fine for delay in meeting the works schedule established in the concessionaire's PER had not been reverted to the cash flow of the concession, to the benefit of the users.

- **Lack of rationale for adjustments carried out in the cash flow of concessionaires.**

The awarding authority, in carrying out reviews and contract adjustments, did not provide rationale for the procedures adopted and the implemented cash flow adjustments.

- **Improper use of the inspection fee.**

The awarding authority used part of the inspection fee charged to the concessionaires to prevent or minimize the effect of reviews or contract adjustments, rather than in improving the inspection apparatus.

- **Failure to oversee the budgeted amounts and quantities of new investments.**

The regulatory body was not carrying out proper monitoring of works not originally envisaged under the responsibility of the concessionaire, creating the possibility of inclusion of investments not carried out in the PER, which could result in increase of the tariff charged from the users.

- **Inconsistencies in the Income Tax calculation**

Cases were identified in which the income tax calculation did not observe the rules established in the law in force at the time of the bid.

- **Inconsistencies in the depreciation calculation.**

Cases were identified in which the total depreciated value did not coincide with the total value of investments and situations in which there was a change in the depreciation methodology presented at the time of the bid.

- **Undue collection of taxes.**

The toll tariffs were unduly increased because of the collection of the Services Tax (ISS), without corresponding legal provision and to the loss of the users.

- **Non-appropriation of accessory revenues on behalf of tariff moderateness.**

The accessory revenues received by some concessionaires were not being considered for the purpose of economic-financial balance of the contract, in the terms of Law n. 8.987/1995.

- **Adoption of incorrect Internal Return Tax.**

The transformation of the cash flow, originally planned in concession year to coincide with the calendar year, caused undue alteration in the revenue of the concessionaires because the period of length of the concession contract (300 months) was not maintained.

- **Alteration of investments already carried out.**

Situations were identified in which the total amounts of investments already carried out by the concessionaire were unduly altered in the cash flow, for the purpose of keeping the economic-financial balance of the contract unduly unaltered.

- **Inclusion in the cash flow of works carried out outside the highway.**

New investments were allocated in the cash flow, with consequent increase of tariffs charged, while not representing direct benefits for the users of the highway.

- **Unjustified profits resulting from alterations in the original configuration of the highway.**

The alterations in the original configuration of the President Dutra Highway (dismemberment, creation of new toll squares and installation of blocking booths), without the existence of specific regulation, lead to undue appropriation of extra-contractual revenue by the concessionaire, as well as the reduction of the traffic risk undertaken by the concessionaire in the bidding process.

- **Lack of monitoring of the real traffic of the awarded highways.**

Lack of knowledge of the real traffic paying the toll on the part of the regulatory body increases the information gap among the regulation actors and prevents accurate knowledge of the revenues obtained by the concessionaires. This makes it difficult to verify the economic-financial balance of the contract, particularly when the concessionaire requests modification of the original configuration of the highway.

Control de la ejecución contractual de las concesiones ferroviarias

- **Falta de consecución de las metas establecidas en los contratos de concesión y de arrendamiento.**

Las concesionarias del servicio público de transporte ferroviario de cargas no lograron las metas contractuales concernientes a la seguridad y a la producción, fruto del proceso de privatización de la Red Ferroviaria Federal S.A.

- **Desconocimiento del plan trienal de inversiones de las concesiones ferroviarias por parte del ente regulador.**

Las concesionarias no presentaban el Plan Trienal de Inversiones, previsto en los respectivos contratos de concesión necesarios para la mensuración del cumplimiento de las metas de desempeño preestablecidas.

- **Disminución de la calidad de los servicios prestados frente a la significativa reducción de mano de obra por las concesionarias.**

Las concesionarias de operación ferroviaria promovieron una intensa reducción de la cantidad de funcionarios, en desmedro del servicio prestado y de las metas operacionales.

- **Indisponibilidad de informaciones operacionales.**

El ente regulador no disponía de libre acceso a los registros, a los documentos y a las informaciones relativas a la prestación de los servicios de transporte ferroviario, contrariamente a lo que disponen los contratos de concesión.

- **Ausencia de puniciones frente al incumplimiento de metas contractuales.**

Inexistencia de cláusulas específicas que contemplen la aplicación de penalidades frente al incumplimiento de las metas de producción y de seguridad establecidas en los contratos de concesión.

- **Establecimiento de un criterio diferente del que estaba previsto en contrato para la evaluación del cumplimiento de metas.**

El MT introdujo el denominado Criterio de Evaluación de Desempeño (CAD), que rivalizaba con las metas de producción y de reducción de accidentes establecidas en los contratos de concesión y atenuaba las situaciones en que se había caracterizado el incumplimiento de cláusulas de desempeño contractual.

- **Realización de transferencia de concesión sin previo procedimiento de licitación.**

La reestructuración ferroviaria fue aprobada frente a la justificativa indea de transferencia de concesión, lo que no podría ocurrir sin un previo procedimiento de licitación. No obstante, se verificó la escisión de concesión, en que las concesionarias receptoras del patrimonio ya habían sido formalmente seleccionadas en proceso de licitación anterior y la integración entre las redes ferroviarias contiguas era técnica y económicamente justificada, además de atender al interés público.

Control of the contract execution of the railroad concessions

- **Non-fulfillment of the targets established in lease and concession contracts.**

The concessionaires of the public service of railroad cargo transportation did not achieve the contract targets related to security and production, resulting from the privatization process of the Rede Ferroviária Federal S/A.

- **Lack of knowledge of the triennial plan of investments of the railroad concessions on the part of the regulatory body.**

The concessionaires did not present the Triennial Plan of Investments, foreseen in the respective concession contracts and required for assessing the fulfillment of the previously established performance targets.

- **Fall in the quality of the services provided in face of the significant reduction of man power by the concessionaires.**

The railroad operation concessionaires promoted intense reduction in the numbers of staff, to the loss of the service provided and the operational targets.

- **Non-availability of operational information.**

The regulatory body did not have free access to the registers, documents and information related to the provision of the railroad transportation services, contrary to the provisions in the concession contracts.

- **Absence of punishment for non-fulfillment of the contract targets.**

Lack of specific clauses contemplating the enforcement of penalties for non-fulfillment of the production and security targets established in the concession contracts.

- **Establishment of criterion different from the one provided in the contract to assess achievement of targets.**

The Ministry of Transportation introduced the so-called Performance Assessment Criterion (CAD), which rivaled the production and accident reduction targets established in the concession contracts, and attenuated the situations where failure to fulfill the contract's performance clauses was characterized.

- **Transfer of concession without previous bidding procedure.**

The railroad restructuring was approved in spite of the undue justification of concession transfer, which could not have taken place without a previous bidding procedure. However, the occurrence of concession spin-off was verified, where the concessionaires receiving the assets had already been formally selected in previous bidding process and the integration between the contiguous railroad networks was technically and economically justified, in addition to meeting public interest.

Control del transporte carretero de pasajeros

- **Desactualización de la metodología adoptada para la definición del coeficiente tarifario.**

Los parámetros utilizados para la definición del coeficiente tarifario, empleado en el cálculo de las tarifas cobradas a los usuarios, no eran actualizados desde 1989.

- **Imprecisión de los estudios de viabilidad para licitación de nuevas líneas.**

Los estudios de viabilidad llevados a cabo por el poder concedente para definición del precio mínimo de otorgamiento a ser fijado en pliego de licitación demostraron ser incipientes, no habiendo sido tomados en consideración la proyección de lucros, las tasas de riesgo, la atraktividad y el retorno del negocio.

- **Imposición de límite mínimo para la oferta de tarifas en el certamen.**

La determinación de intervalo tarifario para la oferta de propuestas, cuyo límite inferior era la tarifa de referencia establecida reducida en un 5%, contradecía los principios del interés público y de la modicidad de tarifas, definidos en la Ley nº 8.987/1995.

- **Planilla única de tarifas para remuneración de todas las empresas del país.**

Los coeficientes tarifarios adoptados para cálculo de las tarifas que serán cobradas a los usuarios no

consideraban las características propias de cada servicio y de cada región.

- **Líneas otorgadas para la explotación de transporte carretero sin previa licitación.**

Fueron identificados otorgamientos de autorización para operación del transporte carretero de pasajeros ocurridos sin previa licitación, después de la promulgación de la Constitución Federal Brasileña de 1988. La cancelación de las líneas irregulares permitirá que sean deflagrados procedimientos de licitaciones, estructurados a partir de las normas constitucionales, legales y reglamentarias vigentes.

- **Inexistencia de instrumentos contractuales para regir la prestación de servicios de transporte.**

Es elevado el contingente de líneas en operación sin los correspondientes contratos de adhesión o términos de autorización.

- **Elevado número de líneas en operación sin el correspondiente término contractual.**

La falta de firma de los contratos de autorización o de los términos de autorización por los operadores del transporte carretero interestadual o internacional de pasajeros no les impedían participar en nuevas licitaciones, tampoco les imponía ninguna penalidad.

- **Inexistencia de informaciones para colaborar con la elaboración de políticas públicas para el sector.**

No existen investigaciones programadas, a ejemplo de las realizadas por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), que comprendan cuestionamientos capaces de subsidiar la elaboración de políticas públicas para el sector de transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros.

- **Inadecuación del marco regulatorio del sector.**

El transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros es reglamentado por el Decreto nº 2.521/1998, sin previa ley que lo determine. Está configurado, así, como decreto autónomo, modalidad legislativa vedada por la Constitución Federal Brasileña.

- **Las gratuidades establecidas en ley no aportan justicia de tarifas al sector.**

Las gratuidades permitidas por ley, en especial para los usuarios del transporte carretero interestadual semi-urbano, son injustificadamente onerosas para los usuarios que pagan, que en tesis, pertenecen al sector menos favorecido de la población.

- **Inexistencia de una política nacional de transporte.**

El Consejo Nacional de Integración de Políticas de Transporte (Conit), que tiene la competencia de proponer políticas nacionales de integración de los diferentes modos de transporte, en los términos de la Ley nº 10.233/2001, todavía no fue puesto en marcha.

- **Inexistencia de análisis de concentración del sector.**

La ANTT no hace el seguimiento de la interdependencia entre las empresas que operan en el sector de transporte carretero de pasajeros, lo que perjudica la competencia efectiva, la mejoría de los servicios prestados y la reducción de las tarifas cobradas a los usuarios.

- **Situación dispar de las terminales carreteras.**

Las terminales carreteras presentan situaciones dispares, pudiendo estar privatizadas o bajo jurisdicción estadual o municipal, según el caso, lo que dificulta la estandarización de los servicios prestados y de los costos, así como la fiscalización por parte de la ANTT.

- **Eliminación del riesgo del negocio y apropiación exclusiva de ganancias de productividad por los operadores del transporte carretero de pasajeros.**

La planilla de tarifas adoptada remunera integralmente los costos medios del sector, liberando al permisionario de los riesgos inherentes al negocio y de la transferencia de los aumentos de productividad a los usuarios.

- **Adopción de premisa indea para licitación de nuevas líneas**

Las líneas básicas que serán licitadas por el poder concedente eran seleccionadas de acuerdo con el criterio de rentabilidad, en desmedro de la disponibilidad del servicio público definida en la Constitución Federal Brasileña de 1988.

- **Adopción de criterios rígidos para la definición de los aspectos operacionales de la línea.**

El esquema operacional de las líneas que serán licitadas (tipo de vehículo y flota) es rígidamente establecido por el poder concedente, sin considerar las características de la región y del público-meta que se pretende atender.

- **Prohibición de la participación de personas físicas en la licitación.**

La participación en el proceso de licitación para la operación del transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros, realizada mediante autorización, está vedada a las personas físicas, lo que se opone a la Ley nº 8.987/1995.

- **Adopción de criterio de juicio de las propuestas no previsto en la Ley nº 8.987/1995.**

El Reglamento del sector (Decreto nº 2.521/1998) extrapola al definir regla no prevista en la Ley nº 8.987/1995 para juicio de las propuestas.

- **Restricción a la competencia.**

Los criterios de calificación económico-financiera exigidos en el procedimiento de licitación restringen la competencia, en la medida en que exceden lo previsto en la Ley nº 8.666/1993 para el tema.

- **Desconsideración de los ingresos accesorios.**

Los pliegos de licitación no preveían la existencia de ingresos alternativos, complementarios o accesorios, así como los provenientes de proyectos asociados y la transferencia de dichos valores en pro de la modicidad de tarifas, en los términos de la Ley nº 8.987/1995.

- **Contratos sin cláusula de plazo expresa.**

Los contratos de autorización no contenían cláusula expresa en lo que atañe al plazo de las autorizaciones, contado a partir de la publicación del extracto del contrato.

- **Contrato restricto en lo que se refiere a las puniciones que pueden ser aplicadas durante la operación del servicio.**

El contrato de autorización no era explícito en lo que se refiere a las situaciones que llevarían a la aplicación de multas al operador del servicio, como tampoco establecía la obligación de que el contratado observe lo dispuesto en la legislación punitiva vigente en el momento del concurso de licitación.

- **Indisponibilidad de los datos financieros y contables de las permisionarias**

La ANTT no dispone de informaciones suficientes para evaluar el desempeño operacional, financiero y contable de las permisionarias.

Control of passenger highway transportation

- **Methodology adopted for definition of the tariff coefficient was outdated.**

The parameters used for definition of the tariff coefficient, used in the calculation of the tariffs charged from the users, had not been updated since 1989.

- **Imprecision of the feasibility studies for bidding of new lines.**

The feasibility studies developed by the awarding authority for definition of the minimum price of award to be established in the bidding announcement were found to be incipient, and did not take into consideration projection of profits, risk rates, attractiveness and return of the business.

- **Imposition of minimum limit for tariff offer in the bidding contest.**

The determination of a tariff interval for bid offering, whose lower limit was the established reference tariff reduced by 5%, went against the principles of public interest and tariff moderateness, defined in Law n. 8.987/1995.

- **Single tariff spread sheet for remuneration of all the companies in the country.**

The tariff coefficients adopted for calculation of the tariffs to be charged from the users did not consider the particular characteristics of each service and each region.

- **Lines awarded for exploitation of highway transportation without previous bidding process.**

Awards of permits for operation of passenger highway transportation without previous bidding process were identified, after the promulgation of the 1988 Brazilian Federal Constitution. The cancellation of the irregular lines will be followed by bidding procedures, structured according to the effective constitutional, legal and regulation rules.

- **Absence of contractual instruments to govern the rendering of transportation services.**

Large number of lines in operation without corresponding adhesion contracts or terms of authorization.

- **Large number of lines in operation without the corresponding contractual term.**

The lack of signing of permit contracts or terms of authorization for the operators of the interstate or international passenger highway transportation did not prevent the companies from participating in new bidding processes, nor imposed any penalty on them.

- **Lack of information to assist the design of public policies for the sector.**

There are no planned surveys, such as those carried out by the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), on themes that can provide inputs for the design of public policies for the sector of interstate and international passenger highway transportation.

- **Inadequate regulatory framework of the sector.**

Interstate and international passenger highway transportation is regulated by Decree n. 2.521/1998, without previous law determining it. It is thus an independent decree, which is a legislative modality forbidden by the Brazilian Federal Constitution.

- **The tariff exemptions established in law do not bring tariff justice to the sector.**

The tariff exemptions allowed by law, particularly for the users of semi-urban interstate highway transportation, result in an unjustifiable burden for the paying users, who in theory belong to the poorer population groups.

- **Absence of a national transportation policy.**

The National Council of Integration of Transportation Policies (Conit), which is responsible for proposing national policies of integration in the different means of transportation, in the terms of Law n. 10.233/2001, has not been established yet.

- **Absence of concentration analysis of the sector.**

The ANTT does not monitor the interdependence among the companies that operate in the sector of passenger highway transportation, which is damaging for effective competition, improvement of the services provided and reduction of the tariffs charged from the users.

- **Different situations among the highway terminals.**

The highway terminals have different situations, with some being privatized or under state or municipal jurisdiction, depending on the case, which makes it difficult to standardize the services provided and the costs, as well as inspection by the ANTT.

- **Elimination of the business risk and exclusive appropriation of productivity gains by the operators of passenger highway transportation.**

The tariff spreadsheet adopted remunerates fully the average costs of the sector, unburdening the permit holder from the inherent business risks and transfer of the productivity gains to the users.

- **Adoption of improper assumption for bidding of new lines.**

The basic lines that will undergo bidding process by the awarding authority were selected according to profitability criterion, rather than the availability of the public service defined in the 1988 Brazilian Federal Constitution.

- **Adoption of rigid criteria for definition of the operational aspects of the line.**

The operational scheme of the lines that will undergo bidding process (type of vehicle and fleet) is strictly established by the awarding authority, without considering the characteristics of the region and of the target population that is to be served.

- **Prohibition of participation of natural persons in the bidding contest.**

The participation in the bidding process for operation of interstate and international passenger highway transportation, carried out by means of permit, is forbidden to natural persons, which goes against Law n. 8.987/1995.

- **Adoption of judgment criterion of the bids not provided for in Law n. 8.987/1995.**

The Regulation of the sector (Decree n. 2.521/1998) extrapolates when it defines a rule not provided for in Law n. 8.987/1995 for judging the bids.

- **Restriction to competition.**

The criteria of economic-financial qualification required in the bidding procedure restrict competition, since they exceed the provisions in Law n. 8.666/1993 for the theme.

- **Disregarding of accessory revenues.**

The bidding announcements did not foresee the existence of alternative, complementary or accessory revenues or those from associated projects, nor the transfer of these values to ensure tariff moderateness, in the terms of Law n. 8.987/1995.

- **Contracts without precise clauses on period of effectiveness.**

The permit contracts did not contain a clause regarding the period of effectiveness of the permits, counted from the publication of the contract statement.

- **Restricted contract regarding applicable penalties during the operation of the service.**

The permit contract was not explicit regarding the situations that would entail enforcement of fines on the operator of the service, nor did it establish the obligation of the contracted party to observe the provisions in the punitive legislation in force at the time of the bidding contest.

- **Unavailability of the financial and accounting data of the permit holders.**

The ANTT does not have enough information available to evaluate the operational, financial and accounting performance of the permit holders.



Jurisprudencia sobre concesiones carreteras

- **Decisión nº 586/2001 - Plenario**

Otorgamiento de concesión de tramos de las carreteras federales BR-381 MG/SP, BR-116 SP/PR, BR-116 PR, BR-376 PR y BR-101 SC.

proceso: TC-016.248/2000-6, TC-016.249/2000-3 y TC-016.250/2000-4

Diário Oficial da União, Brasil: 11/9/2001

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 1502/2002 - Plenario**

Auditoría en el Departamento de Caminos de Rodaje del Paraná, Brasil (DER/PR) para verificar valores de las tarifas de peaje en las carreteras federales explotadas mediante concesión de la Unión a dicho Estado.

proceso: TC-006.319/2000-6

Diário Oficial da União, Brasil: 19/11/2002

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 988/2004 - Plenario**

Auditoría en la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para verificar la adecuación de los valores de tarifas de peaje en la BR-116/RJ, tramo Além Paraíba-Teresópolis-Entrada BR-040.

proceso: TC-006.931/2002-0

Diário Oficial da União, Brasil: 2/8/2004

Relator: Marcos Vinicios Vilaça

▪ **Decisión nº 1460/2002 - Plenario**

Estudios acerca de la viabilidad técnica y jurídica del reequilibrio económico-financiero de los contratos de concesión para explotación de carreteras, con miras a la reducción de las tarifas cobradas a los usuarios, mediante la obtención de ingresos alternativos.

proceso: TC-014.811/2000-0

Diário Oficial da União, Brasil: 11/11/2002

Relator: Walton Alencar Rodrigues

▪ **Decisión nº 281/2000 - Plenario**

Utilización de recursos provenientes de cobranza indea del Impuesto sobre Servicios de Cualquier Naturaleza incidente sobre peaje.

proceso: TC-015.789/1999-3

Diário Oficial da União, Brasil: 4/5/2000

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 567/2002 - Plenario**

Utilización de recursos provenientes de cobranza indea del Impuesto sobre Servicios de Cualquier Naturaleza que inciden sobre el peaje.

proceso: TC-015.789/1999-3

Diário Oficial da União, Brasil: 11/6/2002

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 337/2001 - Plenario**

Instalación de nuevo puesto de peaje por la Novadutra en el municipio de Jacareí/SP.

proceso: TC-014.824/2000-8

Diário Oficial da União, Brasil: 27/6/2001

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 1648/2002 - Plenario**

Inspección en el DNER para verificar la instalación, por la Novadutra, de nuevo puesto de peaje en Jacareí/SP.

proceso: TC-014.824/2000-8

Diário Oficial da União, Brasil: 8/1/2003

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 736/2001 - Plenario**

Auditoría Operacional en el DNER para evaluación del desempeño de las concesionarias de carreteras federales.

proceso: TC-015.162/2000-5

Diário Oficial da União, Brasil: 26/9/2001

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisión nº 1654/2002 - Plenario**

Examen de alteración en el contrato de concesión de la Carretera Presidente Dutra consistente en la instalación y funcionamiento de cabinas avanzadas de peaje cerca de la plaza de Viúva Graça.

proceso: TC-014.088/2001-0

Diário Oficial da União, Brasil: 8/1/2003

Relator: Marcos Vinicios Vilaça

Jurisprudence on highway concessions

- **Decision n. 586/2001 - Plenary**

Awarding of concession of stretches of federal highways BR-381 MG/SP, BR-116 SP/PR, BR-116 PR, BR-376 PR and BR-101 SC.

Process: TC-016.248/2000-6, TC-016.249/2000-3 and TC-016.250/2000-4

Diário Oficial da União, Brazil: sep./11/2001

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 1502/2002 - Plenary**

Audit in the Department of Highways of Paraná (DER/PR) to verify values of the toll tariffs in the federal highways exploited by means of concession of the Union to that State.

Process: TC-006.319/2000-6

Diário Oficial da União, Brazil: nov./19/2002

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 988/2004 - Plenary**

Audit in the National Agency of Land Transportations (ANTT) to verify the appropriateness of the values of toll tariffs in highway BR-116/RJ, stretch Além Paraíba-Teresópolis - entry BR-040.

Process: TC-006.931/2002-0

Diário Oficial da União, Brazil: aug/2/2004

Rapporteur: Marcos Vinícios Vilaça

- **Decision n. 1460/2002 - Plenary**

Studies concerning the technical and legal viability of the economic-financial rebalance of concession contracts for exploitation of highways, aimed at the reduction of the tariffs charged from the users, by obtaining alternative revenues.

Process: TC-014.811/2000-0

Diário Oficial da União, Brazil: nov./11/2002

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 281/2000 - Plenary**

Use of resources from undue collection of the Tax on Services of Any Nature on the toll.

Process: TC-015.789/1999-3

Diário Oficial da União, Brazil: may/4/2000

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 567/2002 - Plenary**

Use of resources from undue collection of the Tax on Services of Any Nature on the toll.

Process: TC-015.789/1999-3

Diário Oficial da União, Brazil: jun./11/2002

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 337/200 I - Plenary**

Installation of new toll square by Novadutra in the municipality of Jacareí/SP.

Process: TC-014.824/2000-8

Diário Oficial da União, Brazil: jun./27/2001

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 1648/2002 - Plenary**

Inspection in the DNER to verify the installation of new toll square in Jacareí/SP by Novadutra.

Process: TC-014.824/2000-8

Diário Oficial da União, Brazil: jan./8/2003

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Decision n. 736/200 I - Plenary**

Operational audit in the DNER for evaluation of the performance of the federal highway concessionaires.

Process: TC-015.162/2000-5

Diário Oficial da União, Brazil: sep./26/2001

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

■ **Decision n. 1654/2002 - Plenary**

Examination of alteration in the concession contract of the President Dutra Highway in the installation and operation of advanced toll booths close to the Viúva Graça Square.

Process: TC-014.088/2001-0

Diário Oficial da União, Brazil: jan./8/2003

Rapporteur: Marcos Vinicios Vilaça



Jurisprudencia sobre ferrocarriles

- **Decisión nº 85 I/1999 - Plenario**

Incumplimiento de cláusulas contractuales por las concesionarias del servicio de transporte ferroviario de cargas.

proceso: TC-005.025/1998-2

Diário Oficial da União, Brasil: 6/12/1999

Relator: Humberto Souto

- **Decisión nº 102 I/2000 - Plenario**

Incumplimiento de cláusulas contractuales por las concesionarias del servicio de transporte ferroviario de cargas.

proceso: TC-005.025/1998-2

Diário Oficial da União, Brasil: 15/12/2000

Relator: Humberto Souto

- **Decisión nº 647/2002 - Plenario**

Incumplimiento de cláusulas contractuales por las concesionarias del servicio de transporte ferroviario de cargas.

proceso: TC-003.835/2001-1

Diário Oficial da União, Brasil: 8/7/2002

Relator: Marcos Vinicios Vilaça

- **Decisión nº 1010/2004 - Plenario**

Denuncia sobre posibles irregularidades practicadas en la ejecución de contrato de concesión para la explotación de servicios de transporte ferroviario de cargas celebrado con los Ferrocarriles Bandeirantes S.A. (Ferroban), actual concesionaria de la Red Paulista.

proceso: TC-009.122/2002-0

Diário Oficial da União, Brasil: 2/8/2004

Relator: Marcos Vinicios Vilaça

Jurisprudence on railroads

- **Decision n. 851/1999 - Plenary**

Failure to comply with contractual clauses by the concessionaires of the railroad cargo transportation service.

Process: TC-005.025/1998-2

Diário Oficial da União, Brazil: dec./6/1999

Rapporteur: Humberto Souto

- **Decision n. 1021/2000 - Plenary**

Failure to comply with contractual clauses by the concessionaires of the railroad cargo transportation service.

Process: TC-005.025/1998-2

Diário Oficial da União, Brazil: dec./15/2000

Rapporteur: Humberto Souto

- **Decision n. 647/2002 - Plenary**

Failure to comply with contractual clauses by the concessionaires of the railroad cargo transportation service.

Process: TC-003.835/2001-1

Diário Oficial da União, Brazil: jul./8/2002

Rapporteur: Marcos Vinicios Vilaça

- **Decision n. 1010/2004 - Plenary**

Accusation of possible irregularities practiced in the contract execution of concession for exploitation of railroad cargo transportation services signed with Ferrovias Bandeirantes S/A (Ferroban), current concessionaire of the São Paulo Network.

Process: TC-009.122/2002-0

Diário Oficial da União, Brazil: aug./2/2004

Rapporteur: Marcos Vinicios Vilaça

Jurisprudencia sobre transporte carretero de pasajeros

- **Decisión nº 427/2002 - Plenario**

Factores que influyen en la definición de las tarifas de los servicios de transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros, así como en los precios mínimos para el pago de los otorgamientos de las autorizaciones de dichos servicios por los licitantes.

proceso: TC-002.046/2002-5

Diário Oficial da União, Brasil: 10/5/2002

Relator: Marcos Vinícios Vilça

- **Acordada nº 865/2003 - Plenario**

Atención, por la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), de las determinaciones del TCU.

proceso: TC-002.046/2002-5

Diário Oficial da União, Brasil: 23/7/2003

Relator: Marcos Vinícios Vilça

- **Acordada nº 1918/2003 - Plenario**

Auditoría en la Secretaría de Transportes Terrestres (STT) del Ministerio de los Transportes acerca de los servicios de transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros.

proceso: TC-012.524/1999-9

Diário Oficial da União, Brasil: 23/12/2003

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Acordada nº 542/2004 - Plenario**

Embargos de declaración opuestos a la acordada que aplicó multa a los responsables y determinó que fuesen anulados los otorgamientos, efectuados mediante autorización, sin previa licitación.

proceso: TC-012.524/1999-9

Diário Oficial da União, Brasil: 24/5/2004

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Acordada nº 1707/2004 - Plenario**

Pedidos de nuevo examen interpuestos por los responsables, por la Asociación Brasileña de las Empresas de Transporte (Abrati) y por empresas interesadas contra la Acordada nº 1918/2003 - Plenario - TCU.

proceso: TC-012.524/1999-9

Diário Oficial da União, Brasil: 17/11/2004

Relator: Augusto Sherman Cavalcanti

- **Acordada nº 1926/2004 - Plenário**

Auditoría Operacional en la ANTT sobre el transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros.

proceso: TC-012.586/2003-0

Diário Oficial da União, Brasil: 16/12/2004

Relator: Adylson Motta

Jurisprudence on highway passenger transportation

- **Decision n. 427/2002 - Plenary**

Factors that influence the definition of the tariffs of the interstate and international highway passenger transportation, as well as the minimum prices for payment of the awards of the permits of these services by the bidders.

Process: TC-002.046/2002-5

Diário Oficial da União, Brazil: may/10/2002

Rapporteur: Marcos Vinícios Vilaça

- **Sentence n. 865/2003 - Plenary**

Fulfillment, by the National Agency of Land Transportations (ANTT), of TCU's determinations.

Process: TC-002.046/2002-5

Diário Oficial da União, Brazil: jul./23/2003

Rapporteur: Marcos Vinicios Vilaça

- **Sentence n. 1918/2003 - Plenary**

Audit in the Secretariat of Land Transportations (STT) of the Ministry of Transportation concerning the interstate and international services of highway passenger transportation.

Process: TC-012.524/1999-9

Diário Oficial da União, Brazil: dec./23/2003

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

- **Sentence n. 542/2004 - Plenary**

Appeals against the sentence that enforced a fine to those responsible and determined that the awards done without previous bidding contest be annulled.

Process: TC-012.524/1999-9

Diário Oficial da União, Brazil: may/24/2004

Rapporteur: Walton Alencar Rodrigues

■ **Sentence n. 1707/2004 - Plenary**

Re-examination requests made by those responsible, by BRAZILIAN TRANSPORT COMPANIES ASSOCIATION (Abrati) and by interested companies against Sentence 1918/2003 - Plenary - TCU.

Process: TC-012.524/1999-9

Diário Oficial da União, Brazil: nov./17/2004

Rapporteur: Augusto Sherman Cavalcanti

■ **Sentence n. 1926/2004 - Plenary**

Operational audit in the ANTT on the interstate and international highway passenger transportation.

Process: TC-012.586/2003-0

Diário Oficial da União, Brazil: dec./16/2004

Rapporteur: Adylson Motta

RESPONSABILIDAD EDITORIAL
EDITING

Secretario-General de Control Externo
External Control Secretary General
Paulo Roberto Wiechers Martins

Secretaría de Fiscalización de Desestatización
Denationalisation Inspection Secretariat
Maurício de Albuquerque Wanderley

Colaboración
Contributors

Adalberto Santos de Vasconcelos
Carla Garcia Protásio
Deise Souza de Oliveira
Denise Torres de M. de Silveira e Silva
Francisco Giusepe Donato Martins
Leonardo Lopes Garcia
Maridel Piloto de Noronha
Marcelo Rocha do Amaral
Noemia Naomi Matayoshi

Traducción
Translation

Maria Mercedes Quihillaborda Mourão
Patricia Ozorio de Almeida
Macleuler Costa Lima

DIRECCIÓN PARA CONTATO
CONTACT

Tribunal de Cuentas de la Unión
Secretaría de Fiscalización de Desestatización
Brazilian Court of Audit
Denationalisation Inspection Secretariat
SAFS Quadra 4, Lote 1
Edifício Anexo I, Sala 329
Brasília-DF 70.042-900
Fone 55 (61) 3316 7384
sefid@tcu.gov.br

EDITORACIÓN
DESKTOP PUBLISHING

Director-General del Instituto Serzedello Corrêa
General Director of the Serzedello Corrêa Institute
Alexandre Valente Xavier

Editora Jefe
Editor in Chief
Evelise Quadrado de Moraes

Jefe de la Editoración
Desktop Publishing Supervisor
Marcello Augusto Cardoso dos Santos

Editoración Electrónica
Desktop Publishing
Sarah Eugênia de Souto

Foto de la Tapa
Cover Photo
Stock Xchange

PEDIDO DE EJEMPLARES
ORDERING INFORMATION

Instituto Serzedello Corrêa
Centro de Documentación
Serzedello Corrêa Institute
Documentation Center
SAFS Quadra 4, Lote 1
Edifício-Sede, Sala 102
Brasília-DF 70.042-900
Fone 55 (61) 3316 7929
impressos@tcu.gov.br