



O Controle Externo das Agências Reguladoras

Questões relevantes sobre o setor de rodovias, de ferrovias e de transporte rodoviário de passageiros

Brasília, 2005



© Copyright 2005, Tribunal de Contas da União
Impresso no Brasil / Printed in Brazil

www.tcu.gov.br

Catologação na fonte: Biblioteca Ministro Ruben Rosa

Brasil. Tribunal de Contas da União.

O controle externo das agências reguladoras : questões relevantes sobre o setor de rodovias, de ferrovias e de transporte rodoviário de passageiros / Tribunal de Contas da União; apresentação Adylson Motta. - Brasília : TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2005.

30 p. :il.

1.Agência reguladora. 2. Rodovia. 3. Ferrovia. 4. Tráfego de passageiros. I. Título.

Sumário

Apresentação	5
○ Controle da regulação do setor de transportes	6
○ Controle da regulação no mundo	8
Diretrizes da Intosai para o controle da regulação	9
Controle das outorgas de concessão de rodovias federais	11
Controle da execução contratual das concessões de rodovias federais	13
Controle da execução contratual das concessões ferroviárias	16
Controle do transporte rodoviário de passageiros	18
Jurisprudência sobre concessões rodoviárias	22
Jurisprudência sobre ferrovias	26
Jurisprudência sobre transporte rodoviário de passageiros	28



Apresentação

A transferência da infra-estrutura de transporte à iniciativa privada, aliada à criação das agências reguladoras, tem demandado intensa atuação do Tribunal de Contas da União (TCU). Isso porque a busca pela eficiência, própria da atuação privada e almejada pelo poder público, não pode prescindir da observância das condições que definem o serviço adequado, previstas em lei.

O objetivo desta publicação, portanto, é apresentar alguns dos achados decorrentes do acompanhamento e da fiscalização do TCU nos setores rodoviário, ferroviário e de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

No que se refere ao setor rodoviário, desenvolveu-se a partir de 2000 um projeto específico nesta Casa cujo objetivo foi acompanhar e avaliar as concessões rodoviárias de forma tempestiva, em específico quanto à outorga de novos trechos, à execução contratual das concessões já outorgadas e à pertinência dos valores de pedágios praticados.

A privatização da Rede Ferroviária Federal S.A., ocorrida em 1996, exige a verificação do cumprimento das metas de transporte de cargas, investimento e segurança, entre outras, estabelecidas nos contratos de concessão. Nesse sentido, a atuação do TCU tem primado pela

melhoria dos controles e dos instrumentos legais, a fim de permitir a harmonia entre as concessionárias que atuam no setor ferroviário e a interação entre as malhas existentes.

O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é, originalmente, operado pela iniciativa privada, muito embora seja de competência da União a exploração do serviço, diretamente ou por meio de permissão de serviço público. Por essa razão, muitas das constatações e das proposições feitas pelo TCU referem-se à transferência de benefícios das empresas para os usuários, sobretudo pela profunda revisão da política tarifária atualmente utilizada, e ao aprimoramento do marco regulatório do setor.

Deve-se explicitar que a atuação do Tribunal, independente do setor de transporte que se analisa, tem-se pautado pelo aprimoramento das ações de fiscalização próprias e das levadas a cabo pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Esse trabalho conjunto tem-se desenvolvido, na maioria das vezes, em clima de parceria, no intuito de se aperfeiçoar a atividade regulatória do transporte nacional.

Adylson Motta
Presidente do TCU

O controle da regulação do setor de transportes

“A atuação do TCU diante da regulação do setor de transporte tem ocorrido no âmbito das competências constitucionais deste Tribunal, sempre voltada para a legalidade e a efetividade das ações promovidas pela Agência e pelos concessionários e permissionários de serviços públicos.”

O Programa Nacional de Desestatização (PND) foi criado pela Lei nº 8.031/1990, a qual, após sucessivas modificações, deu origem à Lei nº 9.491/1997. Já na década de 90, foram tomadas as primeiras iniciativas em favor da desestatização de setores da infra-estrutura nacional de transporte.

O Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe) foi criado em 1993, sob a responsabilidade do então Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), e tinha por objetivo repassar à iniciativa privada, mediante concessão, a administração de trechos de rodovias federais. Nessa primeira etapa, foram concedidos cinco trechos, incluindo uma ponte, situados nos Estados do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, de São Paulo e do Rio Grande do Sul.

Da mesma forma, a privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) deu-se nessa década. Findados os procedimentos licitatórios, as concessões relativas às sete malhas ferroviárias entraram em operação no período compreendido entre julho de 1996 e janeiro de 1999.

A Lei nº 8.987 foi editada em 1995, dispondo sobre o regime de concessão e de permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal. Desde então, essa norma dita as premissas indispensáveis às concessões e às permissões de serviços públicos, assim como os requisitos contratuais necessários à eficácia das mesmas.

No que se refere ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a edição da Lei de Concessões e Permissões impôs o cumprimento de regras até então não observadas. Na intenção de adaptar-se, o poder público lançou novo regulamento, fundado no Decreto nº 2.521/98.

A evolução e a complexidade das concessões e permissões de serviços públicos desencadeou a preocupação do poder público com a atividade regulatória, que culminou com a criação, em 2001, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pela Lei nº 10.233/2001. Feita a gradual transferência de competências do Ministério dos Transportes (MT) e do DNER para a ANTT, atualmente a Agência responde pela regulação dos setores em comento.

A atuação do TCU diante da regulação do setor de transporte tem ocorrido no âmbito das competências constitucionais deste Tribunal, sempre voltada para a legalidade e a efetividade das ações promovidas pela Agência e pelos concessionários e permissionários de serviços públicos.



O controle da regulação no mundo

A atuação do TCU no controle da atividade regulatória guarda consonância com diretrizes estabelecidas por organismos internacionais que cuidam do controle externo da administração pública.

A Organização Internacional das Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI) possui um grupo de trabalhos dedicado à auditoria de privatizações e seus desdobramentos. Em outubro de 2001, foi publicada uma versão preliminar de um documento consolidando diretrizes para a atuação das Entidades Fiscalizadoras Superiores (EFS) – categoria institucional em que se inclui o TCU – ao executar fiscalizações sobre a regulação econômica. Sobre esse trabalho, o Auditor Geral do Reino e Unido e Chairman do Grupo de Trabalhos em Privatização, comenta que:

Uma das conseqüências mais intrincadas da privatização é o desenvolvimento do papel da regulação econômica como modo de equilibrar o poder de fornecedores dominantes ou monopolistas de serviços públicos agora sob controle privado. Os reguladores enfrentam a difícil tarefa de equilibrar os interesses legítimos dos consumidores em contraposição aos dos fornecedores: como assegurar um serviço razoável a um preço justo. A regulação econômica assume uma diversidade de formas e é aplicada em vários

setores da economia, incluindo indústrias sob controle privado e público.

O controle da regulação proposto pela INTOSAI apresenta 22 diretrizes de grande relevância para balizar a atuação das EFS em sua tarefa de controlar os reguladores, estruturadas em cinco seções:

- (a) competência técnica das EFS;
- (b) ambiente da regulação econômica;
- (c) fornecimento do serviço;
- (d) preço do serviço; e
- (e) desenvolvimento da competição.

Cada uma dessas seções contém um conjunto de diretrizes que devem ser observadas pela EFS quando do controle externo da regulação. Sinteticamente, os seguintes aspectos devem balizar a atuação das EFS:

Diretrizes da Intosai para o controle da regulação

SEÇÃO 1: Competência Técnica das EFS

Diretriz 1
Demanda de habilidades e conhecimentos

Diretriz 2
Adquirindo habilidades e conhecimentos

SEÇÃO 2: Ambiente da Regulação Econômica

Diretriz 3
Arcabouço regulatório

Diretriz 4
Objetivos, funções e poderes

Diretriz 5
Imparcialidade e integridade

Diretriz 6
Competência Técnica

Diretriz 7
Necessidade de informações

Diretriz 8
Accountability e consultas públicas

SEÇÃO 3: Fornecimento do Serviço

Diretriz 9
Segurança de fornecimento

Diretriz 10
Acesso aos consumidores

Diretriz 11
Fornecimento a consumidores vulneráveis

Diretriz 12

Padrão de qualidade dos serviços

Diretriz 13

Lidando com reclamações dos consumidores

Diretriz 14

Questões ambientais

SEÇÃO 4: Preço do Serviço

Diretriz 15

Controle de preços

Diretriz 16

Associando preço à qualidade

Diretriz 17

Incentivos à eficiência dos fornecedores

Diretriz 18

Custos de financiamento dos fornecedores

Diretriz 19

Investimento

SEÇÃO 5: Desenvolvimento da Competição

Diretriz 20

Redução do monopólio e da dominação de mercado

Diretriz 21

Promoção da escolha pelos consumidores

Diretriz 22

Combate a práticas anti-competitivas

A íntegra deste trabalho intitulado “Diretrizes preliminares e melhores práticas em auditorias da regulação econômica” encontra-se disponível em <http://www.nao.gov.uk/intosai/wgap/ecregguidelines.htm>.

Controle das outorgas de concessão de rodovias federais

- **Critério de julgamento das propostas de licitação não previsto na Lei Geral de Concessões (Lei nº 8.987/1995).**

A adoção de critério de julgamento das propostas (maior trecho a ser conservado) não previsto em lei foi identificada na concessão de rodovias federais delegadas a unidades da federação, em específico aos Estados do Paraná e do Rio Grande do Sul.

- **Adoção de índices de fuga e de impedância injustificados.**

A adoção de índices elevados e constantes de fuga¹ e impedância² feria a premissa básica apresentada pelo poder concedente de que o benefício advindo das melhorias na rodovia superaria a rejeição inicial do usuário ao pedagiamento, além de majorar a tarifa máxima admitida no certame.

- **Abordagem incompleta dos aspectos ambientais.**

O edital era omissivo quanto à obrigatoriedade de recuperação e de proteção do meio ambiente afetado pelas rodovias durante a execução contratual, inclusive quanto à responsabilidade pela recuperação do passivo ambiental existente no início da concessão. Essa lacuna contrariava as exigências para o tema formuladas pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e os normativos do próprio poder concedente.

- **Exigência de atestado de exeqüibilidade econômico-financeira do empreendimento.**

A exigência do atestado de exeqüibilidade econômico-financeira, a ser fornecido por instituição bancária, feria o sigilo das propostas e o caráter competitivo do certame.

¹ Desvio da praça de pedágio para não incorrer no pagamento.

² Diminuição da quantidade de viagens em razão do pedagiamento da rodovia.

- **Restrição à competitividade.**

As normas para formação de consórcios e as exigências para composição do capital subscrito e integralizado da concessionária, previstas no edital, restringem a competitividade do certame.

- **Inexatidão dos parâmetros e dos requisitos para avaliação das propostas de metodologia de execução.**

Os critérios de julgamento de propostas técnicas apresentados no edital poderiam resultar em valorações subjetivas por parte da comissão de licitação.

- **Inexatidão das situações que ensejariam o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.**

A minuta de contrato era inexata quanto às situações que ensejariam revisão tarifária, bem como apresentava cláusulas que contrariavam premissas lançadas no certame licitatório.

- **Inexatidão quanto ao 'nível de serviço' requerido.**

O edital carecia de definição precisa dos critérios, parâmetros, procedimentos e padronizações que permitiriam aferir em que "nível de serviço" deveria operar a rodovia ao longo de sua exploração.

- **Informações insuficientes sobre as medições de tráfego.**

O acesso restrito e indireto do agente regulador às medições de tráfego das rodovias concedidas impediriam a aferição do nível de serviço em que a rodovia seria operada, bem como cercearia o acesso, a qualquer tempo, ao tráfego real pedagado.

- **Não previsão de abertura do capital social da concessionária.**

O edital e a minuta de contrato eram omissos quanto à obrigatoriedade, determinada pelo Conselho Nacional de Desestatização, de se converter a Sociedade de Propósito Específico, criada após o processo licitatório, em sociedade de capital aberto, bem como quanto às regras para composição dessa S.A.

Controle da execução contratual das concessões de rodovias federais

- **Ausência de penalidades contratuais diante do descumprimento de requisitos operacionais.**

Inexistência de cláusulas específicas que contemplassem a aplicação de penalidades pelo não cumprimento dos requisitos operacionais estabelecidos para as concessões rodoviárias.

- **Superfaturamento nos preços de insumos e investimentos.**

Os preços da proposta da Rodonorte estavam cerca de 38% acima do praticado pelo mercado, o que resultaria, caso houvesse a inclusão de novos investimentos nos encargos da concessionária (Programa de Exploração da Rodovia - PER), em acréscimo indevido à tarifa cobrada dos usuários.

- **Desconformidade dos ajustes de receitas.**

Os resíduos decorrentes do arredondamento das tarifas de pedágio, da adoção de índices de reajuste provisórios e do atraso no início da cobrança das tarifas reajustadas não estavam sendo sistematicamente considerados.

- **Não repasse de multas cobradas diante do atraso no cumprimento do cronograma de obras.**

O montante cobrado a título de multa pelo atraso no cumprimento do cronograma de obras constantes do PER de concessionária não havia sido revertido ao fluxo de caixa da concessão, em benefício dos usuários.

- **Falta de motivação de ajustes realizados no fluxo de caixa de concessionárias.**

O poder concedente, em revisões e adequações contratuais efetivadas, não motivou os procedimentos adotados e os ajustes implementados no fluxo de caixa.

■ **Utilização indevida da taxa de fiscalização.**

O poder concedente utilizou-se de parcela da taxa de fiscalização cobrada das concessionárias para evitar ou minorar os efeitos de revisões ou adequações contratuais, em prejuízo do melhor aparelhamento da fiscalização.

■ **Falta de acompanhamento dos valores e quantitativos orçados de novos investimentos.**

O ente regulador não vinha realizando o devido acompanhamento de obras não previstas originalmente nos encargos da concessionária, abrindo a possibilidade para inclusão de eventuais investimentos não realizados no PER, o que poderia resultar em majoração da tarifa cobrada dos usuários.

■ **Inconsistências no cálculo do IR.**

Foram identificados casos em que o cálculo do imposto de renda não observava as regras estabelecidas na legislação vigente à época da proposta.

■ **Inconsistências no cálculo da depreciação.**

Foram identificados casos em que o valor total depreciado não coincidia com o valor total de investimentos e situações em que houve modificação da metodologia de depreciação apresentada à época da proposta.

■ **Cobrança indevida de impostos.**

As tarifas de pedágio foram majoradas indevidamente em virtude da cobrança do Imposto sobre Serviços (ISS), sem correspondente previsão legal e em prejuízo dos usuários.

■ **Não apropriação das receitas acessórias em prol da modicidade tarifária.**

As receitas acessórias auferidas por algumas concessionárias não vinham sendo consideradas para fins de equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos da Lei nº 8.987/1995.

- **Adoção de Taxa Interna de Retorno incorreta.**

A transformação do fluxo de caixa, originalmente projetado em ano concessão para coincidir com o ano civil, provocou alteração indevida na rentabilidade das concessionárias por não ter sido mantido o prazo de duração do contrato de concessão (300 meses).

- **Alteração de investimentos já realizados.**

Foram identificadas situações em que os totais de investimentos já realizados pela concessionária foram indevidamente alterados no fluxo de caixa, para fins de manter indevidamente inalterado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

- **Inclusão no fluxo de caixa de obras realizadas fora da rodovia.**

Novos investimentos foram alocados no fluxo de caixa, com conseqüente majoração das tarifas cobradas, sem que representassem benefícios diretos para os usuários da rodovia.

- **Ganhos injustificados decorrentes de alterações na configuração original da rodovia.**

As alterações na configuração original da Rodovia Presidente Dutra (desmembramento, criação de novas praças e instalação de cabines de bloqueio), sem a existência de normas específicas de regulamentação, implicaram a apropriação indevida de receita extracontratual pela concessionária, bem como a redução do risco de tráfego por ela assumido no processo licitatório.

- **Falta de monitoramento do tráfego real das rodovias concedidas.**

O desconhecimento do tráfego real pedagiado por parte do ente regulador aumenta a assimetria de informações entre os atores da regulação e impede o conhecimento exato das receitas auferidas pelas concessionárias. Esse fato pode dificultar a verificação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em especial quando a concessionária pleiteia a modificação da configuração original da rodovia.

Controle da execução contratual das concessões ferroviárias

- **Não atingimento das metas estabelecidas nos contratos de concessão e de arrendamento.**

As concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de cargas não atingiram as metas contratuais concernentes à segurança e à produção, fruto do processo de privatização da Rede Ferroviária Federal S.A.

- **Desconhecimento do plano trienal de investimentos das concessões ferroviárias por parte do ente regulador.**

As concessionárias não apresentavam o Plano Trienal de Investimentos, previsto nos respectivos contratos de concessão e necessários para aferição do cumprimento das metas de desempenho pré-estabelecidas.

- **Queda na qualidade dos serviços prestados diante da significativa redução de mão-de-obra pelas concessionárias.**

As concessionárias de operação ferroviária promoveram intensa redução no quantitativo de funcionários, em prejuízo do serviço prestado e das metas operacionais.

- **Indisponibilidade de informações operacionais.**

O ente regulador não dispunha de livre acesso aos registros, aos documentos e às informações relativas à prestação dos serviços de transporte ferroviário, contrariamente ao que dispõe os contratos de concessão.

- **Ausência de punições diante do não cumprimento de metas contratuais.**

Inexistência de cláusulas específicas que contemplem a aplicação de penalidades pelo não cumprimento das metas de produção e de segurança estabelecidas nos contratos de concessão.

- **Estabelecimento de critério distinto ao previsto em contrato para avaliação do cumprimento de metas.**

O Ministério dos Transportes (MT) introduziu o denominado Critério de Avaliação de Desempenho (CAD), que rivalizava com as metas de produção e de redução de acidentes estabelecidas nos contratos de concessão e atenuava as situações em que ficara caracterizado o descumprimento de cláusulas de desempenho contratual.

- **Realização de transferência de concessão sem prévio procedimento licitatório.**

A reestruturação ferroviária foi aprovada diante da justificativa indevida de transferência de concessão, o que não poderia ocorrer sem prévio procedimento licitatório. Verificou-se, contudo, a ocorrência de cisão de concessão, em que as concessionárias receptoras do patrimônio já haviam sido formalmente selecionadas em processo licitatório anterior e a integração entre as malhas ferroviárias contíguas era técnica e economicamente justificada, além de atender ao interesse público.



Controle do transporte rodoviário de passageiros

- **Desatualização da metodologia adotada para definição do coeficiente tarifário.**

Os parâmetros utilizados para definição do coeficiente tarifário, empregado no cálculo das tarifas cobradas dos usuários, não eram atualizados desde 1989.

- **Imprecisão dos estudos de viabilidade para licitação de novas linhas.**

Os estudos de viabilidade desenvolvidos pelo poder concedente para definição do preço mínimo de outorga a ser fixado em edital mostraram-se incipientes, não sendo levada em consideração a projeção de lucros, as taxas de risco, a atratividade e o retorno do negócio.

- **Imposição de limite mínimo para a oferta de tarifas no certame.**

A determinação de intervalo tarifário para oferecimento de propostas, cujo limite inferior era a tarifa de referência estabelecida reduzida em 5%, feria os princípios do interesse público e da modicidade tarifária, definidos na Lei nº 8.987/1995.

- **Planilha tarifária única para remuneração de todas as empresas do país.**

Os coeficientes tarifários adotados para cálculo das tarifas a serem cobradas dos usuários não considerava as características próprias de cada serviço e de cada região.

- **Linhas outorgadas para exploração de transporte rodoviário sem prévia licitação.**

Foram identificadas outorgas de permissão para operação do transporte rodoviário de passageiros ocorridas sem prévia licitação, após a promulgação da Constituição Federal de 1988. O cancelamento das linhas irregulares ensejará a deflagração de procedimentos licitatórios, estruturados a partir das normas constitucionais, legais e regulamentares vigentes.

- **Inexistência de instrumentos contratuais para reger a prestação de serviços de transporte.**

É elevado o contingente de linhas em operação sem os correspondentes contratos de adesão ou termos de autorização.

- **Elevado número de linhas em operação sem o correspondente termo contratual.**

A falta de assinatura dos contratos de permissão ou dos termos de autorização pelos operadores do transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros não os impediam de participar de novas licitações, tampouco lhes impunha qualquer penalidade.

- **Inexistência de informações para auxiliar na elaboração de políticas públicas para o setor.**

Não existem pesquisas programadas, a exemplo das realizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que compreendam questionamentos capazes de subsidiar a elaboração de políticas públicas para o setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

- **Inadequação do marco regulatório do setor.**

O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é regulamentado pelo Decreto nº 2.521/1998, sem prévia lei que o determine. Fica configurado, assim, como decreto autônomo, modalidade legislativa vedada pela Constituição Federal.

- **As gratuidades estabelecidas em lei não trazem justiça tarifária ao setor.**

As gratuidades permitidas por lei, em especial para os usuários do transporte rodoviário interestadual semi-urbano, oneram injustificadamente os usuários pagantes, que em tese pertencem à camada menos favorecida da população.

- **Inexistência de uma política nacional de transporte.**

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), ao qual compete propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte, nos termos da Lei nº 10.233/2001, ainda não foi implantado.

- **Inexistência de análise de concentração do setor.**

A ANTT não acompanha a interdependência entre as empresas que operam no setor de transporte rodoviário de passageiros, o que prejudica a concorrência efetiva, a melhoria dos serviços prestados e a redução das tarifas cobradas dos usuários.

- **Situação díspar dos terminais rodoviários.**

Os terminais rodoviários apresentam situações díspares, podendo estar privatizados ou sob jurisdição estadual ou municipal, conforme o caso, o que dificulta a padronização dos serviços prestados e dos custos, assim como a fiscalização por parte da ANTT.

- **Eliminação do risco do negócio e apropriação exclusiva de ganhos de produtividade pelos operadores do transporte rodoviário de passageiros.**

A planilha tarifária adotada remunera integralmente os custos médios do setor, desonerando o permissionário dos riscos inerentes ao negócio e da transferência dos ganhos de produtividade aos usuários.

- **Adoção de premissa indevida para licitação de novas linhas**

As linhas básicas a serem licitadas pelo poder concedente eram selecionadas segundo o critério de rentabilidade, em prejuízo da disponibilidade do serviço público definida na Constituição Federal de 1988.

- **Adoção de critérios rígidos para definição dos aspectos operacionais da linha.**

O esquema operacional das linhas a serem licitadas (tipo de veículo e frota) é rigidamente estabelecido pelo poder concedente, sem considerar as características da região e do público-alvo que se pretende atender.

- **Vedação à participação de pessoas físicas no certame.**

A participação no processo licitatório para operação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizada mediante permissão, é vedada às pessoas físicas, o que contraria a Lei nº 8.987/1995.

- **Adoção de critério de julgamento das propostas não previsto na Lei nº 8.987/1995.**

O Regulamento do setor (Decreto nº 2.521/1998) extrapola ao definir regra não prevista na Lei nº 8.987/1995 para julgamento das propostas.

- **Restrição à competição.**

Os critérios de qualificação econômico-financeira exigidos no procedimento licitatório restringem a concorrência, na medida em que excedem o previsto na Lei nº 8.666/1993 para o tema.

- **Desconsideração das receitas acessórias.**

Os editais de licitação não previam a existência de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, assim como o repasse desses valores em prol da modicidade tarifária, nos termos da Lei nº 8.987/1995.

- **Contratos sem expressa cláusula de prazo.**

Os contratos de permissão não continham cláusula expressa quanto ao prazo das permissões, contado a partir da publicação do extrato do contrato.

- **Contrato restrito quanto às punições passíveis durante a operação do serviço.**

O contrato de permissão não era explícito quanto às situações que ensejariam a aplicação de multas ao operador do serviço, assim como não estabelecia a obrigação de o contratado observar o disposto na legislação punitiva vigente à época do certame.

- **Indisponibilidade dos dados financeiros e contábeis das permissionárias**

A ANTT não dispõe de informações suficientes para avaliar o desempenho operacional, financeiro e contábil das permissionárias.

Jurisprudência sobre concessões rodoviárias

▪ **Decisão nº 586/2001 - Plenário**

Outorga de concessão de trechos das rodovias federais BR-381 MG/SP, BR-116 SP/PR, BR-116 PR, BR-376 PR e BR-101 SC.

Processo: TC-016.248/2000-6, TC-016.249/2000-3 e TC-016.250/2000-4

DOU: 11/9/2001

Relator: Walton Alencar Rodrigues

▪ **Decisão nº 1502/2002 - Plenário**

Auditoria no Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR) para verificar valores das tarifas de pedágio nas rodovias federais exploradas mediante concessão da União àquele Estado.

Processo: TC-006.319/2000-6

DOU: 19/11/2002

Relator: Walton Alencar Rodrigues

▪ **Decisão nº 988/2004 - Plenário**

Auditoria na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para verificar a adequação dos valores de tarifas de pedágio na BR-116/RJ, trecho Além Paraíba-Teresópolis-Entrada BR-040.

Processo: TC-006.931/2002-0

DOU: 2/8/2004

Relator: Marcos Vinicios Vilaça

■ **Decisão nº 1460/2002 - Plenário**

Estudos acerca da viabilidade técnica e jurídica do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de rodovias, visando à redução das tarifas cobradas dos usuários, mediante a obtenção de receitas alternativas.

Processo: TC-014.811/2000-0

DOU: 11/11/2002

Relator: Walton Alencar Rodrigues

■ **Decisão nº 281/2000 - Plenário**

Utilização de recursos provenientes de cobrança indevida do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza incidente sobre pedágio.

Processo: TC-015.789/1999-3

DOU: 4/5/2000

Relator: Walton Alencar Rodrigues

■ **Decisão nº 567/2002 - Plenário**

Utilização de recursos provenientes de cobrança indevida do Imposto sobre Serviços de Qualquer

Natureza incidente sobre pedágio.

Processo: TC-015.789/1999-3

DOU: 11/6/2002

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisão nº 337/2001 - Plenário**

Instalação de nova praça de pedágio pela Novadutra no município de Jacareí/SP.

Processo: TC-014.824/2000-8

DOU: 27/6/2001

Relator: Walton Alencar Rodrigues

- **Decisão nº 1648/2002 - Plenário**

Inspeção no DNER para verificar a instalação pela Novadutra de nova praça de pedágio em Jacareí/SP.

Processo: TC-014.824/2000-8

DOU: 8/1/2003

Relator: Walton Alencar Rodrigues

■ **Decisão nº 736/2001 - Plenário**

Auditoria Operacional no DNER para avaliação do desempenho das concessionárias de rodovias federais.

Processo: TC-015.162/2000-5

DOU: 26/9/2001

Relator: Walton Alencar Rodrigues

■ **Decisão nº 1654/2002 - Plenário**

Exame de alteração no contrato de concessão da Rodovia Presidente Dutra consistente na instalação e funcionamento de cabines avançadas de pedágio próximas à Praça de Viúva Graça.

Processo: TC-014.088/2001-0

DOU: 8/1/2003

Relator: Marcos Vinícios Vilaça



Jurisprudência sobre ferrovias

▪ **Decisão nº 851/1999 - Plenário**

Descumprimento de cláusulas contratuais pelas concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas.

Processo: TC-005.025/1998-2

DOU: 6/12/1999

Relator: Humberto Souto

▪ **Decisão nº 1021/2000 - Plenário**

Descumprimento de cláusulas contratuais pelas concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas.

Processo: TC-005.025/1998-2

DOU: 15/12/2000

Relator: Humberto Souto

▪ **Decisão nº 647/2002 - Plenário**

Descumprimento de cláusulas contratuais pelas concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas.

Processo: TC-003.835/2001-1

DOU: 8/7/2002

Relator: Marcos Vinícios Vilaça

■ **Decisão nº 1010/2004 - Plenário**

Denúncia sobre possíveis irregularidades praticadas na execução de contrato de concessão para exploração de serviços de transporte ferroviário de cargas celebrado com a Ferrovias Bandeirantes S.A. (Ferroban), atual concessionária da Malha Paulista.

Processo: TC-009.122/2002-0

DOU: 2/8/2004

Relator: Marcos Vinícios Vilaça



Jurisprudência sobre transporte rodoviário de passageiros

▪ **Decisão nº 427/2002 - Plenário**

Fatores que influem na definição das tarifas dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, bem como nos preços mínimos para pagamento das outorgas das permissões desses serviços pelos licitantes.

Processo: TC-002.046/2002-5

DOU: 10/5/2002

Relator: Marcos Vinícios Vilaça

▪ **Acórdão nº 865/2003 - Plenário**

Atendimento, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), das determinações do TCU.

Processo: TC-002.046/2002-5

DOU: 23/7/2003

Relator: Marcos Vinícios Vilaça

■ **Acórdão nº 1918/2003 - Plenário**

Auditoria na Secretaria de Transportes Terrestres (STT) do Ministério dos Transportes acerca dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Processo: TC-012.524/1999-9

DOU: 23/12/2003

Relator: Walton Alencar Rodrigues

■ **Acórdão nº 542/2004 - Plenário**

Embargos de declaração opostos a acórdão que aplicou multa aos responsáveis e determinou que fossem anuladas as outorgas, efetuadas mediante permissão, sem prévia licitação.

Processo: TC-012.524/1999-9

DOU: 24/5/2004

Relator: Walton Alencar Rodrigues

■ Acórdão nº 1707/2004 - Plenário

Pedidos de reexame interpostos pelos responsáveis, pela Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte) e por empresas interessadas contra o Acórdão 1918/2003 - Plenário - TCU.

Processo: TC-012.524/1999-9

DOU: 17/11/2004

Relator: Augusto Sherman Cavalcanti

■ Acórdão nº 1926/2004 - Plenário

Auditoria Operacional na ANTT sobre o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Processo: TC-012.586/2003-0

DOU: 16/12/2004

Relator: Adylson Motta

