



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Subsecretaria de Advocacia da Concorrência
Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

PARECER SEI Nº 49/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME

Ementa: Audiência Pública ANTT nº 003/2019, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à minuta de Resolução que estabelece a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos não depreciados ou amortizados, em bens reversíveis, em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais por caducidade, encampação, rescisão, anulação ou relicitação.

Acesso: Público

Processo SEI nº 10099.100153/2019-86

Brasília, 24 de junho de 2019.

1. Introdução

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública ANTT nº 004/2019, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), visando a contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.
2. A mencionada Audiência Pública tem o objetivo de colher sugestões e contribuições à proposta de minuta de Resolução que visa ao estabelecimento de metodologia para cálculo dos valores de indenização dos investimentos não depreciados ou amortizados, em bens reversíveis, em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais, nas hipóteses de caducidade, encampação, rescisão, anulação ou relicitação.
3. Cabe salientar que as considerações contidas desse parecer possuem caráter opinativo, com o objetivo de orientar a elaboração de regulamentos sob as óticas regulatória e concorrencial, destacando-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais,

liberdade para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes terrestres.

2. Da Análise

2.1 Da Fundamentação Legal

4. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências, estabelece a normatização relacionada ao conceito da reversibilidade, aplicável às outorgas de concessão e permissão para exploração de serviços públicos. O referido conceito, **relacionado ao princípio da continuidade da prestação do serviço público**, impõe as seguintes obrigações entre as partes, *in verbis*:

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

.....

X - a indicação dos **bens reversíveis**;

XI - as características dos **bens reversíveis** e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

.....

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

.....

X - aos **bens reversíveis**;

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

.....

§ 1º Extinta a concessão, **retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis**, direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

.....

§ 3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a **utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis**.

.....

Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a **indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido**. (*grifos nossos*)

5. Adicionalmente, o assunto é mencionado, de forma subsidiária, pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001^[1], e pelo Decreto nº 4.130^[2], de 13 de fevereiro de 2002. Finalmente, com o advento da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e **relicitação dos contratos de parceria**, vislumbrou-se a necessidade de regulamentação da questão relacionada à indenização de bens reversíveis ainda não

amortizados ou depreciados, tendo em vista a constituir-se em requisito indispensável para a implementação das relidações.

6. Nesse contexto, a ANTT relata^[3] que utilizou estudos desenvolvidos pela empresa KPMG Advisory S.p.A., contratado com recursos do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), com a participação de membros da Casa Civil, da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), do Ministério de Infraestrutura (MInfra) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), contendo um levantamento do assunto com foco multisetorial^[4], de forma a dar suporte para o desenvolvimento de proposta para a regulamentação do assunto na esfera das concessões rodoviárias, a cargo da Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (Suinf). A proposta de regulamentação tem como objetivo trazer clareza quanto à metodologia aplicável para o cálculo dos valores de indenização eventualmente devida pela União aos concessionários de rodovias em razão da reversão de bens não amortizados, por ocasião do encerramento antecipado de contratos de concessão rodoviária.

2.2 Da Análise de Impacto Regulatório

7. Com o objetivo de mensurar os impactos potenciais da proposta de regulamentação submetida à Audiência Pública, a ANTT procedeu à Análise de Impacto Regulatório, materializada no Estudo de Impacto Regulatório – Nível, disponibilizado no âmbito da desta Audiência Pública.
8. Dentre os atores envolvidos na regulamentação, a ANTT elencou as Concessionárias de Rodovias (Concessionárias de Rodovias Federais e a associação de classe – ABCR), a ANTT (SUINF), os Órgãos Externos (Tribunal de Contas da União – TCU, MInfra, SPPI e Sociedade, notadamente os usuários das rodovias federais concedidas).
9. Para a avaliação dos impactos a ANTT trabalhou com três alternativas:
 - i) Alternativa 1: Nada a Fazer;
 - ii) Alternativa 2: Regulamentação abrangente, que permita a possibilidade de ajustes futuros e contendo a opção de contratação de verificação independente para a precificação dos ativos; e
 - iii) Alternativa 3: Regulamentação contendo a forma de cálculo de indenizações, remetendo para a ANTT toda a extensão de trabalhos de precificação.
10. De acordo com a ANTT, a Alternativa 1 implicaria não regulamentar o assunto e permanecer sem solução própria ao tratamento de valoração de eventuais indenizações devidas em caso de extinção antecipada de contratos de concessão, discutindo-se os casos concretos individualmente, sem a devida padronização, com a inerente insegurança jurídica e falta de previsibilidade nas decisões da ANTT.
11. A Alternativa 2 consiste na regulamentação de forma abrangente, com possibilidade de ajustes futuros, trazendo padronização às análises. A agência destaca que esta alternativa contempla a opção de contratação de verificação independente, por empresa consultora com expertise para lidar com precificação de ativos rodoviários por meio acervo de informações contábeis, econômico-financeiras e de construção física de bens reversíveis na infraestrutura rodoviária concedida, bem como de bens operacionais. De acordo com análise da ANTT, esta Alternativa resolveria amplamente o problema, permitindo àquela Agência Reguladora

focar em aspectos centrais o seu papel de regulação de concessões, com foco em parâmetros de desempenho, desonerando-a da necessidade de avaliação de orçamentos de obras, atividade mais afeta a contratos de construção, por meio de obras públicas. Adicionalmente, a ANTT avalia que a inclusão de uma terceira parte – empresa verificadora independente – para a valoração dos bens rodoviários reversíveis, teria o potencial de reduzir a possibilidade de eventuais questionamentos das partes.

12. A Alternativa 3 consiste na alocação para a ANTT de todo o escopo de atividades necessárias para a consolidação de informações relacionadas a valores de ativos rodoviários. De acordo com a ANTT esta alternativa não atenderia satisfatoriamente o problema, vez que demandaria elevada quantidade de recursos e traria a maioria dos impactos negativos relacionados à Alternativa 1.
13. Dessa forma, a ANTT informa que adotou como solução regulatória a Alternativa 2 – elaboração de resolução abrangente, com possibilidade de ajustes futuros, com suporte de verificação independente.

2.3 Da Minuta de Resolução

14. A minuta de Resolução proposta pela ANTT, transcrita na Nota Técnica nº 016/2019/GEREF/SUINF (fls. 52 a 66) e disponibilizada em arquivo separado no conjunto de documentos da audiência pública em tela, estabelece os procedimentos e metodologia de cálculo dos valores relativos aos investimentos não amortizados, em bens reversíveis, em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais por caducidade, encampação, rescisão, anulação ou relicitação. A minuta encontra-se estruturada em 19 artigos, distribuídos em 5 Capítulos: Capítulo I: DAS DISPOSIÇÕES GERAIS; Capítulo II: DOS BENS REVERSÍVEIS; CAPÍTULO III: DO CÁLCULO DA INDENIZAÇÃO; CAPÍTULO IV: DA VERIFICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES e CAPÍTULO V: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.
15. Merece registro o fato de que a minuta transcrita na Nota Técnica nº 016/2019/GEREF/SUINF possui algumas diferenças em relação àquela constante do arquivo disponibilizado no conjunto de documentos da Audiência Pública. Esta análise baseia-se na versão constante do arquivo contendo a minuta de Resolução.
16. O art. 2º estabelece o escopo de aplicação da Resolução, definindo o universo de bens reversíveis nas concessões rodoviárias, para os quais se aplica a metodologia objeto da minuta de resolução, que necessariamente deverão ser utilizados na prestação de serviços de conservação, manutenção, monitoração e operação rodoviários, bem como a própria infraestrutura rodoviária sob concessão.
17. Nesse contexto, a minuta elenca as seguintes categorias de bens reversíveis^[5]: edificações, obras civis e benfeitorias localizadas no sistema rodoviário, máquinas, veículos e equipamentos, móveis e utensílios, equipamentos de informática, sistemas, softwares e direitos associados e projetos e estudos relacionados a melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário. O § 2º do art. 2º exclui do rol de bens reversíveis, aqueles adquiridos pela Concessionária e utilizados exclusivamente em atividades administrativas, ao passo que o § 3º classifica como reversíveis e não indenizáveis os bens repassados à concessionária pelo Poder Público.
18. Para fins de cadastro, o art. 3º da minuta de Resolução estabelece o conjunto mínimo de informações exigíveis no cadastro de bens da Concessionária, com destaque para os Incisos V e VI, que relacionam o Documento Fiscal de aquisição e a identificação do projeto em

que o bem foi ativado, respectivamente, informações relevantes para o controle dos ativos pela ANTT.

19. O art. 4º define a base de ativos contábeis e os respectivos ajustes como base para o cálculo de valor de indenização dos ativos reversíveis, utilizando-se como teto o valor calculado com base na avaliação pelo Plano de Negócios ou Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).
20. Quanto à apuração do valor indenizável do bem reversível, o art. 6º determina a utilização do valor contábil, líquido de impostos, despesas financeiras, depreciação e amortização, nos termos das normas contábeis vigentes, passíveis de ajustes por verificação contábil independente. Cabe registrar que a ANTT realizou uma extensiva análise das alternativas de metodologia de apuração de valores (Financeiro, Contábil e Reposição de Ativos), materializada na Nota Técnica nº 016/2019/GEREF/SUINF, de 25 de fevereiro de 2019 (fl. 50), chegando à seguinte conclusão (*in verbis*):
 148. A proposta trazida por esta Nota Técnica, constante da minuta de resolução em anexo, visa normatizar casos de indenização por reversão de bens sem plena amortização, e consiste na verificação independente de valores registrados como ativo intangível nas demonstrações contábeis de concessionária por firma especializada em avaliações econômico-financeiras. Essa alternativa almeja executar o método em tempo hábil para integrar um processo administrativo de encerramento antecipado de contrato, Dessa forma, será possível a partir da base contábil de ativos intangíveis e convergir, a cada passo de ajuste diante das ressalvas indicadas na seção precedente, aos valores incorridos na formação de bens reversíveis pela concessionária. (*grifos nossos*)
21. O art. 7º ainda destaca os itens para os quais não cabe indenização, ainda que registrados no ativo, tais como despesas financeiras, tributos e juros capitalizados de financiamentos, margem de receita de construção, adiantamento a fornecedores por serviços ainda não realizados, bens e direitos que deverão ser cedidos gratuitamente ao Poder Concedente etc.
22. Relativamente às regras de depreciação ou amortização aplicáveis, o art. 8º determina utilização de taxas lineares, no prazo compreendido entre a entrada em operação do bem e a respectiva vida útil. Quanto à infraestrutura rodoviária, o Parágrafo Único determina que a vida útil prevista deverá considerar o prazo final da concessão definido em contrato.
23. A correção dos valores dos bens indenizáveis, após os ajustes na base de ativos contábeis, deverá ser reajustada pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a partir da data de entrada em operação do ativo, utilizando-se o último dia disponível anterior à indenização.
24. Merece registro a limitação estabelecida para o valor de indenização, que deverá ser limitado ao valor obtido do Fluxo de Caixa Original (FCO) para os casos em que foi exigida a entrega do Plano de Negócios no Edital, ou no Modelo Econômico-Financeiro dos EVTEA, para os demais casos, nos termos do art. 11 da minuta proposta. Para os investimentos adicionais, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) original, a minuta determina a utilização dos Fluxos de Caixa Marginais (FCM) vigentes, nos termos do Parágrafo Único.
25. O art. 12 estabelece que a definição dos valores-limite deverá levar em consideração os percentuais de execução dos investimentos, o novo prazo da concessão no contexto da extinção antecipada e a exclusão dos investimentos não realizados.

26. Relativamente ao FCO, EVTEA ou FCM, conforme o caso, o art. 13 determina que deverão ser considerados a manutenção dos investimentos previstos no contrato, nos percentuais de execução apurado, os custos operacionais e investimentos no novo prazo da concessão, aplicando-se a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante a anulação do Valor Presente Líquido gerado, mantendo-se a taxa de desconto não alavancada de cada fluxo de caixa, de forma a obter uma nova Tarifa Básica de Pedágio (TBP), para o período residual do contrato, até o efetivo encerramento das atividades^[6]. Para imprimir maior clareza ao texto, recomenda-se à ANTT explicitar que a nova TBP, de que trata o Inciso III do art. 13, é aplicável ao período residual compreendido entre a formalização do acordo de encerramento do contato e o efetivo encerramento das suas atividades.
27. O art. 14 determina que para a obtenção do valor teto de indenização, deve-se, em cada fluxo de caixa, anular o VPL gerado em razão da adequação da depreciação e amortização dos investimentos realizados ao novo prazo da concessão, destacando-se que em relação aos valores dos bens indenizáveis obtidos no EVTEA, aplica-se o percentual de deságio ofertado pelo concessionário, quando do certame licitatório. Adicionalmente, a proposta de regulamentação estabelece também a aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) anual sobre os valores dos bens indenizáveis, de forma a se obter o valor final de indenização, a preços correntes.
28. O art. 15 estabelece que, uma vez definido o valor da indenização, deve-se considerar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros existentes e demais disposições contratuais e legais, de acordo com a modalidade de extinção do contrato aplicável.
29. Para assegurar a confiabilidade das informações, o art. 17 estabelece a obrigatoriedade de certificação das informações apresentadas pela concessionária por empresa de verificação independente, a ser contratada pela concessionária. A mencionada empresa deverá realizar inventário físico dos bens listados, avaliar o estado da infraestrutura em andamento, avaliar o benefício econômico relacionado ao ativo e avaliar os termos e condições dos contratos firmados com partes relacionadas. O mencionado dispositivo estabelece, ainda, a vedação de contratação de empresa que tenha prestado serviços de auditoria, consultoria, asseguarção ou correlatos à concessionária, nos 5 anos anteriores à contratação da verificação independente. O Parágrafo Único do mencionado art. 17 determina que as diretrizes aplicáveis às empresas de verificação independente devem atender ao disposto nas normas contábeis e de auditoria brasileira, em especial aqueles referentes à independência e a partes relacionadas. A ANTT justifica a validação das informações por empresa de verificação independente^[7] com o objetivo de permitir àquela Agência Reguladora o enfoque em aspectos centrais em seu papel de regulação de concessões desonerando-a da necessidade de avaliação de orçamentos de obras, atividade mais afeta a contratos de construções rodoviárias, por meio de obras públicas, assim como a redução de possibilidade de questionamentos das partes.
30. Do disposto no arts. 14 e 17, aliado à exigência de realização da aplicação de Testes de “Impairment”, nos termos das alíneas “iii” e “iv” do Subitem “b2” do Anexo I da Minuta de Resolução proposta, é possível concluir que este conjunto de medidas mitigam a possibilidade de eventuais distorções na obtenção dos valores de indenização devida ao Concessionário, minimizando, portanto, a possibilidade de geração de incentivos adversos ao privado nos processos de encerramento antecipado dos contratos de concessão.
31. Ainda com relação à certificação das informações apresentadas pela concessionária por empresa de verificação independente, o art. 18 define alguns critérios para contratação, com destaque para a vedação no caso de a concessionária ter contratado empresa no passado. *In verbis*:

Art. 18 A empresa de verificação independente e asseguarção será contratada pela concessionária.

Parágrafo único. Não poderá ser contratada empresa de auditoria independente que tenha, diretamente ou por seus funcionários:

I - prestado serviços de auditoria, consultoria, asseguarção ou correlatos à concessionária nos 5 (cinco) anos anteriores à contratação para a verificação independente; ou

II - realizado os estudos econômico-financeiros que fundamentaram o edital de licitação para a concessão, ou apoiado os acionistas da Concessionária na realização de estudos econômico-financeiros de suporte à licitação da concessão.

32. As restrições definidas no art. 18 que tem por objetivo garantir uma isonomia na análise evitando contágio pelo fato de já ter participado em algum momento como parte contratada pela concessionária, pode ser considerada uma limitação do número de ofertantes, fato este que será abordado na seção seguinte deste parecer.
33. Finalmente, o art. 19 estabelece que o pagamento da indenização poderá ocorrer diretamente pelo Poder Concedente, ou assumido por nova concessionária, após efetivação do leilão. Relativamente à possibilidade de assunção de obrigação de pagamento por nova concessionária, observa-se que a proposta se encontra alinhada com a possibilidade prevista na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017. *In verbis*:

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

.....

§ 1º Também poderão constar do termo aditivo de que trata o caput deste artigo e do futuro contrato de parceria a ser celebrado pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a previsão de que as indenizações apuradas nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação;

.....

Art. 17. O órgão ou a entidade competente promoverá o estudo técnico necessário de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

§ 1º Sem prejuízo de outros elementos fixados na regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput deste artigo:

.....

VII - o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados. (*grifos nossos*)

34. Nesse contexto, de forma a transmitir maior transparência e segurança jurídica à regulamentação proposta, recomenda-se à ANTT acrescer no texto do art. 18 da minuta de resolução a menção à legislação vigente – “*nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, ou da legislação que vier a substituí-la*”.

3. Dos Impactos à Concorrência

35. Para a avaliação dos potenciais efeitos de aspectos concorrenciais, utiliza-se a metodologia desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)^[8]. A referida metodologia consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. Nesse contexto, o potencial impacto nas questões concorrenciais leva em consideração os seguintes efeitos: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo das empresas a competir; e iv) limitação da escolha do consumidor e a informação disponível.
36. Conforme destacado anteriormente, o art. 18 da minuta de resolução define alguns critérios para contratação, com destaque para a vedação no caso de a concessionária ter contratado empresa no passado. A avaliação de número de empresas passíveis de contratação para prestação do serviço requisitado se mostra importante, de forma a evitar eventual limitação na concorrência entre as empresas. Nesse contexto, recomenda-se à ANTT avaliar se existe no mercado um número mínimo de empresas em condições de prestar o serviço de verificação requerido.

4. Considerações Finais

37. Este parecer apresentou considerações sobre Audiência Pública ANTT nº 003/2019, que tem como objetivo a avaliação da minuta de Resolução que estabelece a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos não depreciados ou amortizados, em bens reversíveis, em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais por caducidade, encampação, rescisão, anulação ou relicitação.
38. Da análise da proposta de regulamentação apresentada, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na Audiência Pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com foco nos aspectos regulatórios e concorrenciais, por meio das seguintes contribuições:
- i) Explicitar no Inciso III do art. 13 de que a nova Tarifa Básica de Pedágio se aplica ao período residual da concessão, compreendido entre o cálculo da tarifa e o encerramento efetivo das atividades do contrato, nos termos do Item 26 deste Parecer;
 - ii) Mencionar a legislação vigente, relacionada à possibilidade de o próximo concessionário arcar com a obrigação de indenização dos bens reversíveis não amortizados, objeto da proposta de metodologia contida na minuta de resolução, nos termos do Item 34 deste Parecer;
 - iii) Avaliar se existe no mercado um número mínimo de empresas em condições de prestar o serviço de verificação independente requerido, de forma a evitar eventual limitação na concorrência entre as empresas prestadoras do serviço, nos termos do Item 36 deste Parecer;

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Chefe de Serviço

Documento assinado eletronicamente

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA

Coordenador-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

CÉSAR COSTA ALVES DE MATTOS

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

.....

XI – critérios para reversibilidade de ativos;

[2] Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

.....

XIII - analisar e classificar, quanto às suas reversibilidades e indenizações, os bens das concessionárias bem como os investimentos autorizados e por elas realizados;

XIV - tomar as medidas para que os investimentos em bens reversíveis sejam contabilizados em contas específicas;

[3] Item 2 da Nota Técnica Nº 016/2019/GEREF/SUINF, de 25 de fevereiro de 2019 (fl. 01).

[4] Geração, transmissão e distribuição elétrica; exploração de petróleo e gás; telecomunicações; transportes terrestres, aquaviário e aéreo e saneamento.

[5] Quanto aos bens móveis e equipamentos de informática, desde que de propriedade da Concessionária, e possuam, individualmente, prazo de vida útil remanescente, de acordo com o Anexo III da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil – RFB nº 1.700, de 14 de março de 2017, e alterações posteriores, nos termos do § 3º do art. da minuta proposta.

[6] O Inciso II do art. 15 da Lei nº 13.448/2017, estabelece, para o processo de relicitação, um prazo em que se suspendem as obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento.

[7] Informação constante do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) – fl. 12.

[8] Referência: OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 18 de junho de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva**, **Subsecretário(a) de Advocacia da Concorrência**, em 24/06/2019, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **César Costa Alves de Mattos, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 24/06/2019, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Goldner Baptista Silva, Coordenador (a)-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento**, em 24/06/2019, às 17:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 24/06/2019, às 17:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2712794** e o código CRC **C1F9D286**.

Referência: Processo nº 10099.100153/2019-86

SEI nº 2712794