

TC 019.494/2014-9

Apenso: TC 026.045/2015-0

Tipo: Representação

Unidade jurisdicionada: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Representante: Identidade preservada (art. 234, §2º do RITCU)

Representado: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Procurador: não há

Interessado em sustentação oral: não há

Proposta: mérito

INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de representação formulada por Auditor Federal de Controle Externo (AUFC) a respeito de possíveis irregularidades encontradas nos Termos de Ajuste de Conduta (TAC) celebrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no âmbito dos contratos de concessão da ferrovia Transnordestina.

2. Em que pese o presente processo tratar da análise de regularidade de todos os TACs firmados pela ANTT, nos termos determinados pelo Exmo. Sr. Ministro Relator (peça 14, p. 9-10), a presente instrução parcial tem como objetivo responder a alínea 'd' do Requerimento 16/2016, encaminhado ao TCU pela Comissão Externa - Construção da Ferrovia Nova Transnordestina (Cextrane), nos autos do TC 012.092/2016-9. Assim, o escopo da presente instrução está limitado à análise da legalidade e efetividade dos TACs firmados pela Agência com a empresa Transnordestina Logística S.A. (TLSA).

HISTÓRICO

3. Em suma, o representante expõe as irregularidades da seguinte forma:

a) **ilegalidade da regulamentação do TAC no âmbito da ANTT:** ao disciplinar a celebração de TAC no âmbito da ANTT, a Resolução 442/2004 exorbitou da Lei da Ação Civil Pública (LACP) ao prever formalização de acordos que não visam a proteção de qualquer interesse coletivo, difuso ou individual homogêneo, mas apenas a preservação dos direitos contratuais da agência reguladora em relação aos contratados; a ANTT teria extrapolado os seus poderes, criando, por resolução, um novo instrumento jurídico que lhe conferiu a faculdade de não aplicar as penas previstas em contrato, propondo em seu lugar um pretense ajuste de conduta, o qual não encontra suporte em qualquer lei;

b) **ilegalidades no objeto dos TACs firmados no contrato de concessão da Transnordestina:** os TACs celebrados pela ANTT no âmbito dos contratos de concessão da ferrovia Transnordestina são ilegais quanto ao seu conteúdo. Repactuaram metas contratuais, promoveram alterações no objeto licitado em favor da contratada e deram ensejo à renúncia, por parte da Agência, à aplicação de multas ao concessionário, algumas das quais vencidas, em razão de descumprimento de obrigações da avença e de violação às normas regulamentares e à lei de regência; a redução de metas por meio da celebração de TAC provocou alterações no equilíbrio das avenças pactuadas em desfavor do Erário, pois não foi revertida em comprovada melhoria dos serviços públicos ou na modicidade tarifária; no caso concreto, o conflito de interesses entre as partes foi resolvido pela ANTT por meio da renúncia de direitos;

c) **impossibilidade de execução dos TACs quando de seu eventual descumprimento**: os acordos de ajustamento de conduta previstos na Resolução ANTT 442/2004 não gozam dos mesmos atributos de executividade estabelecidos na LACP, porquanto remetem eventual inadimplência desses acordos à abertura de procedimento ordinário para apuração da irregularidade;

d) **descaracterização dos objetos anteriormente licitados**: as alterações contratuais promovidas pela agência reguladora por conduto dos TACs desvirtuaram o objeto inicialmente licitado, não sendo possível aos demais licitantes do procedimento licitatório original apresentarem suas propostas para estas novas realidades, pois são acordos ilegais, pós-contratuais;

e) **promoção de um mercado desequilibrado**: a celebração de TACs, da forma apregoada pela ANTT, deseduca o mercado e a sociedade por não só gerar impunidade ao infrator, mas também por sinalizar aos demais agentes privados a possibilidade de auferir lucro ilícito ao arrepio do contrato de concessão e da legislação regulatória; e

f) **indício de ocorrência de ato de improbidade administrativa**: há indícios de que a utilização irregular dos TACs pela Agência reguladora configure prática de atos de improbidade administrativa tipificados na Lei 8.429/1992, os quais podem ter causado lesão ao Erário e violado princípios da Administração Pública, razão pela qual deve ser dado conhecimento desses fatos ao Ministério Público Federal.

4. Ainda consignou que haveria indícios de que TACs com mesmo teor de irregularidades estariam ocorrendo no âmbito dos demais contratos de concessão ferroviária e rodoviária.

5. Em processo apenso aos presentes autos (TC 026.045/2015-0), o Ministério Público junto ao TCU (MPTCU) formulou representação contra as mesmas irregularidades apontadas na peça inicial. O MPTCU sugeriu a expedição de medida cautelar para que a ANTT se abstinhasse de celebrar novos termos de ajuste de conduta fundamentados na Resolução ANTT 442/2004 até que o Tribunal se manifestasse sobre o mérito da representação. Propôs, ainda, a oitiva da Agência Reguladora acerca dos fatos ilícitos denunciados, a realização de diligência para obtenção de todos os documentos que embasaram a celebração dos TACs. Por fim, alvitrou a análise segregada de cada acordo de ajuste de conduta firmado pela ANTT, convocação dos concessionários envolvidos para, no mérito, caso não sejam elididas as irregularidades, declarar nulidade dos TACs e posterior instauração de Tomada de Contas Especial a fim de promover a reparação de dano porventura causado aos cofres da autarquia.

6. Em concordância com os fundamentos das representações formuladas pelo Auditor Federal de Controle Externo e pelo MPTCU, a então Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária - SeinfraHidroFerrovia (peças 11, 12 e 13) considerou graves as irregularidades denunciadas e acolheu as propostas de adoção de medida cautelar e de realização de oitiva da ANTT.

7. Nessas condições, a SeinfraHidroFerrovia propôs, no cerne, conceder a medida cautelar *inaudita altera parte*, promover a oitiva da ANTT sobre o assunto e diligenciar informações de todos os TACs celebrados pela ANTT.

8. Em que pese o posicionamento da unidade técnica, o Exmo. Sr. Ministro Relator considerou que os autos careciam de informações sobre os motivos e as circunstâncias exatas em que foram negociadas as condições estabelecidas nos TACs, bem assim o balanço entre as vantagens da formalização do instrumento substitutivo em relação ao processo sancionador, porquanto cada contrato ensejaria particularidades. Dessa forma, considerou ser necessário que fossem adotadas medidas saneadoras a fim de que o Tribunal pudesse analisar o mérito das questões levantadas.

9. Diante do exposto, decidi nos seguintes termos (peça 14, p. 9-10):

I) **conhecer** da peça inaugural como Representação, com fundamento no artigo 237, inciso VI e parágrafo único, do Regimento Interno do TCU;

II) **indeferir** o pedido de medida cautelar *inaudita altera parte*;

III) **determinar** à Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária, com fundamento no artigo 11 da Lei nº 8.443/1992, a adoção das seguintes providências saneadoras, sem embargo da realização e outras medidas que a Unidade Técnica entender pertinentes ao esclarecimento dos fatos:

III.1) **diligenciar** a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para que, no prazo regimental de quinze dias, encaminhe a este Tribunal:

- a) relação de todos os Termos de Ajuste de Conduta já celebrados pela ANTT, com a indicação sintética dos seguintes elementos: i) data; ii) identificação das partes; iii) pendência, irregularidade ou infração a que se refere o TAC, acompanhada do montante financeiro total correspondente, quando quantificado; iv) número do processo administrativo;
- b) cópia de todos os Termos de Ajuste de Conduta já celebrados pela ANTT no âmbito dos contratos de concessão ferroviária e rodoviária;
- c) relação de todos os processos administrativos em curso na agência que têm por objeto futuro a celebração de Termo de Ajuste de Conduta, com indicação das partes e do montante, se quantificado, correspondente às pendências, irregularidades ou infrações a que se referem;
- d) exposição analítica e objetiva de motivos pelos quais a ANTT optou por celebrar cada Termo de Ajuste de Conduta com os concessionários inadimplentes com os serviços de transporte terrestre ferroviário e rodoviário, comparativamente ao prosseguimento dos processos administrativos sancionatórios instaurados, a instaurar ou conclusos;
- e) evidenciação do interesse público tutelado em cada Termo de Ajuste de Conduta celebrado pela Agência, de molde a cessar as condutas irregulares praticadas pelo concessionário, reparar os danos sofridos pelo Erário e pelo usuário na prestação dos serviços públicos delegados e promover o reequilíbrio da equação econômico-financeira, seja pela assunção de novas metas além daquelas previstas no contrato de concessão, seja pela realização de investimentos extraordinários, seja pela reversão na modicidade tarifária, ou qualquer outro mecanismo compensatório;

f) relatório gerencial atualizado acerca de execução de cada um dos Termos de Ajuste de Conduta com os concessionários, bem como as medidas adotadas pela ANTT em caso de descumprimento;

III.2) com supedâneo no artigo 250, inciso V, do Regimento Interno **promover a oitiva** da Agência Nacional de Transporte Terrestre para que se manifeste, no prazo de quinze dias, acerca dos seguintes indícios de irregularidades, apontados nesta representação:

- a) ausência de amparo legal para a celebração dos termos de ajuste de conduta já firmados com concessionárias de ferrovias e rodovias federais, visto que alteram metas contratuais que foram precedidas de licitações, sem que daí resulte a retomada do reequilíbrio econômico financeiro do contrato;
- b) ausência de amparo legal para a celebração de TAC com a Transnordestina Logística S.A. tendo por objeto o parcelamento de dívidas já vencidas, em vez de dar continuidade a processo administrativo regular de cobrança de multa relativa a infrações por descumprimento de metas contratuais e outras obrigações contratuais não atendidas pela concessionária;
- c) inviabilidade de execução judicial dos TACs celebrados, que preveem apenas a instauração de processo administrativo ordinário para apuração de pendências, na hipótese de descumprimento das obrigações assumidas por meio dessas avenças;
- d) inexistência de consequências diretas e passíveis de serem impostas na hipótese de descumprimento dos TACs firmados;
- e) violação aos princípios da legalidade, isonomia, busca pela proposta mais vantajosa e indisponibilidade do interesse público resultantes de alterações promovidas pelos TACs em objetos de contratos precedidos de licitação;
- f) promoção de mercado desequilibrado, com distorções induzidas pelo próprio poder público devido ao conteúdo dos TACs celebrados.

III.3.) após análise preliminar dos documentos encaminhados e exame dos esclarecimentos prestados pela ANTT, **caso sejam confirmados** os indícios de irregularidade apontados na inicial, **autorizar** a constituição de processos específicos de representação apartados destes autos em relação a cada Termo de Ajuste de Conduta porventura inquinado de ilegalidade, com vistas a apurar eventuais

responsabilidades e promover o chamamento dos agentes públicos e concessionários envolvidos na celebração de acordos lesivos ao interesse público;

III.4) **encaminhar** à ANTT cópia do presente Despacho, da instrução das peças 1, 2, 3, 4, 11, 12 e 13 destes autos, bem como das peças 1 e 4 do processo apenso (TC 026.045/2015-0), a fim de subsidiar a oitiva e a resposta à diligência requeridas;

III.5) **encaminhar** cópia do presente Despacho ao representante do Ministério Público junto ao TCU, Procurador Júlio Marcelo de Oliveira.

10. Diante da decisão negatória da medida cautelar, o MPTCU, pelo Procurador Júlio Marcelo de Oliveira, interpôs agravo contra a decisão monocrática que indeferiu pedido de medida cautelar *inaudita altera parte* formulado pelo Parquet especializado. No entanto, pelo Acórdão 645/2016-TCU-Plenário, o TCU decidiu pela rejeição do recurso apresentado.

11. Registre-se ainda que, nos autos do TC 012.092/2016-9, relacionados à Solicitação do Congresso Nacional (SCN) para fiscalização do contrato de concessão da ferrovia Nova Transnordestina, pediu-se esclarecer, entre outros pontos, a seguinte questão:

d) **Legalidade e Efetividade dos Termos de Ajustamento de Conduta entre a ANTT e a concessionária**, em que as sanções têm sido substituídas por medidas saneadoras que, a nosso ver, não têm sido capazes de mudar o andamento da obra. (TC 012.092/2016-9, peça 1, p. 5-6) (grifo nosso)

12. Assim, esta unidade técnica, no intuito de atender à referida SCN, conforme item 9.2 do Acórdão 1.731/2016 – TCU – Plenário, diligenciou à ANTT, em adição, para que apresentasse cópia de todos os processos que tivessem relação com os TACs firmados com a concessionária da malha nordeste, Transnordestina Logística S.A (TLSA), entre processos de cobrança de multas, de apuração de descumprimentos contratuais e de acompanhamento do cumprimento dos TACs (peça 42).

13. Desta forma, em que pese o presente processo tratar da análise de regularidade de **todos os TACs firmados pela ANTT**, nos termos determinados pelo Exmo. Sr. Ministro Relator (peça 14, p. 9-10), o que enseja a análise da motivação para a assinatura de cada um deles, nesse momento, para atender especificamente à SCN, que tem natureza urgente e tramitação preferencial ante aos demais processos, **o escopo da presente instrução está limitado à análise da legalidade e efetividade dos TACs firmados pela Agência com a TLSA.**

14. Cabe informar, contudo, que a análise dos TACs celebrados com a TLSA perpassa pela verificação da legalidade dos normativos que regulamentam a celebração desse tipo instrumento no âmbito da ANTT. Referida análise é transversal, aplicando-se, portanto, a todos os TACs firmados pela Agência. Dessa forma, o resultado dessa análise deverá ser levado em consideração no atendimento ao determinado no item III.3 do Despacho do Exmo. Ministro Relator acima transcrito, que será feito de forma oportuna na continuidade do deslinde da presente representação.

15. Passa-se, portanto, à análise dos TACs firmados pela ANTT com a TLSA.

EXAME TÉCNICO

Dos TACs firmados com a Transnordestina Logística S.A (peças 3 e 4)

16. Durante a vigência contratual da concessão da malha nordeste, a ANTT firmou dois TACs com a concessionária TLSA. O primeiro foi assinado em 27/7/2005 ainda com a então Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), antigo nome da TLSA.

17. A assinatura do primeiro TAC foi provocada em vista do descumprimento, pela concessionária, de Cláusulas do Contrato de Concessão e Arrendamento, referentes ao cumprimento de metas anuais de produção e segurança, agenda de intervenções de manutenção e investimentos na via permanente e no material rodante, bem assim à prestação adequada do serviço público. (peça 4, p. 1)

18. Ainda, o TAC aventou que a CFN já havia sido notificada, autuada e multada por

infringência dos contratos, mas ainda não havia solucionado as deficiências e irregularidades encontradas. A fim de defender a assinatura de ajuste de conduta com a concessionária, aduziu-se que a empresa havia tido sua situação viária agravada por força de chuvas torrenciais que teriam minado o leito ferroviário em segmentos importantes da malha nordeste. Por último, consignou-se dificuldades de captação de carga em vários ramais e sub-ramais que agravaram o fluxo de caixa da CFN no período.

19. Logo, por meio do TAC, a ANTT procurou restabelecer a operacionalidade da via permanente e do material rodante da malha nordeste, determinando uma série de intervenções que deveriam ser feitas de forma a restabelecer a atividade normal da malha ferroviária. Ainda, estabeleceu metas de produção e segurança para o quinquênio 2005-2009. (peça 4, p. 1)

20. Em caso de descumprimento, o TAC estipula a “abertura de processo administrativo, para apurar os fatos e aplicar as penalidades cabíveis”. (4 – Penalidades, peça 4, p. 7)

21. O segundo foi assinado em 20/9/2013, já com a TLSA. Esse segundo ajuste foi firmado em vista das seguintes irregularidades constatadas ao longo dos anos (peça 3, p. 1-3):

a) descumprimento de metas de acidente relativas ao exercício de 2009, 2010 e 2011, e das metas de produção de 2009 e 2011 (50500.017812/2010-10; 50500.033721/2011-02; 50500.066698/2012-13);

b) descumprimento das obrigações contratuais de manutenção das condições de segurança operacional e conservação e manutenção adequada dos bens arrendados (50500.024413/2012-69);

c) descumprimento das determinações da ANTT para restabelecimento das condições normais de tráfego em trecho da malha (50500.003081/2003-98);

d) transporte de produto perigoso em condições não compatíveis com o risco do produto transportado (50525.000051/2011-51; 50525.000027/2011-12);

e) descumprimento das obrigações de manutenção da via permanente, material rodante, equipamentos e instalações em adequadas condições de operação e de segurança (50525.002236/2011-09);

f) execução total ou parcial de obras de interesse de terceiros na malha nordeste, sem a devida autorização prévia do Poder Concedente (50500.085946/2011-36); e

g) recolhimento a menor de valores devidos pela concessionária a título de receita alternativa (50500.066688/2011-99).

22. O ajuste objetivou:

a) **recuperação da malha original**: adotar as medidas necessárias para a recuperação dos trechos da malha original, para que estes permitam circulação de trens com velocidade máxima autorizada de 25 km/h (vinte e cinco quilômetros por hora) para o trem tipo definido pelas tabelas de lotação, devendo observar, para isto, as condicionantes impostas no acordo;

b) **pagamento de sanções pecuniárias**: formalizar todos os atos necessários a desistir e expressar renúncia a qualquer direito relacionado com impugnação judicial ou administrativa que tenha apresentado relativamente aos fatos objeto dos processos de apuração de responsabilidade acima transcritos e promover o pagamento das sanções pecuniárias correspondentes, no valor de R\$ 10.275.458,28 em 60 (sessenta) parcelas mensais e sucessivas;

c) **cumprimento das metas de produção e acidentes**: adotar as medidas necessárias ao cumprimento do plano de metas de produção e de acidentes da Malha I para o período 2013-2017 (estabeleceu-se também a desconsideração da verificação das metas de 2012 por ter sido considerado ano de adaptação do regime de aproveitamento da malha objeto de concessão); e

d) **comunicação de acidentes**: observar a regulamentação específica para a imediata comunicação e adoção de providências em caso de acidentes.

23. Em caso de não cumprimento, o TAC previa que a ANTT adotaria “todas as providências

necessárias à instauração do processo administrativo para a apuração das responsabilidades e aplicação das penalidades cabíveis ou ao seu prosseguimento, se anteriormente instaurado” (peça 3, p. 5). Ademais, a concessionária desde a assinatura do TAC renunciaria ao prazo de que trata o §3º do art. 38 da Lei 8.987, de 1995, referente à correção de falhas antes da abertura de processo de inadimplência contratual.

Sobre as irregularidades apontadas na Exordial

24. Nesta seção, será analisado se persistem as irregularidades apontadas na inicial após a promoção da oitiva e das diligências saneadoras. A análise será procedida, sempre quando possível, na ordem e estrutura de oitiva promovida pelo Exmo. Sr. Ministro Relator em seu despacho (peça 14, p. 9-10). No entanto, em vista das conexões lógicas entre alguns itens da oitiva, será procedida a junção da análise desses itens em tópicos únicos, para fins de objetividade, quando necessário. Ademais, antes de cada tópico, serão apresentados os argumentos da ANTT pertinentes apresentados em resposta à oitiva.

25. Após análise minuciosa, pôde-se perceber que a Representação do Auditor Federal de Controle Externo (peça 1) abordou os seguintes indícios de irregularidades:

- i. parcelamento de dívidas já vencidas por meio do TAC de 20/9/2013 com a TLSA;
- ii. desídia administrativa ao dar, pelos TACs, novo prazo para a concessionária ao invés de dar trâmite legal com fins de cobrança judicial das multas já notificadas, autuadas e cobradas e não pagas;
- iii. desídia administrativa ao conceder novo prazo para a correção de irregularidades que já haviam sido identificadas e responsabilidades apuradas;
- iv. alteração de metas de produção e segurança contratuais por meio dos TACs; e
- v. desconsideração das metas do ano de 2012 para fins de verificação anual da adimplência contratual da TLSA.

26. Desta feita, pretende-se que a irregularidade do item “i” seja analisado abaixo na seção da alínea “b”; os itens “ii” e “iii”, na seção “c”; e, por último, os itens “iv” e “v”, na seção “a”.

27. Deve-se enfatizar que, nas seções “a”, “b” e “c” abaixo, serão analisadas, de forma geral, a legalidade dos normativos que regulamentam a celebração desse tipo de instrumento no âmbito da ANTT, bem assim as possíveis irregularidades apontadas na inicial quanto à exorbitância da LACP, à falta de autoexecutoriedade dos ajustes e ao estímulo à impunidade pela ausência de cominações que compilam o concessionário infrator à adimplência contratual.

a) da ausência de amparo legal para a celebração dos termos de ajuste de conduta já firmados com concessionárias de ferrovias e rodovias federais, visto que alteram metas contratuais que foram precedidas de licitações, sem que daí resulte a retomada do reequilíbrio econômico financeiro do contrato; e da violação aos princípios da legalidade, isonomia, busca pela proposta mais vantajosa e indisponibilidade do interesse público resultantes de alterações promovidas pelos TACs em objetos de contratos precedidos de licitação (alíneas “a” e “e” da oitiva à peça 14, p. 9-10; itens I, II e IV da Representação Inicial).

Argumentos da ANTT (peça 23)

28. A Agência alegou que não assiste razão ao Representante e ao Ministério Público quando afirmam que os TACs no âmbito da ANTT não estão enquadrados na previsão legal da Lei 7.347, de 1985.

29. Afirmou que o Supremo Tribunal Federal (STF) tem entendido que o Poder Público pode transigir e celebrar acordos administrativos. Citou Recurso Extraordinário 253885/MG (Rel. Ministra Ellen Gracie, DJ – 21/6/2002, p. 118).

30. Consignou que os ajustes celebrados pela ANTT visam ao atendimento do interesse coletivo, na medida em que os contratos de concessão atendem aos interesses da sociedade brasileira, e que os contratos de concessão não foram celebrados para atender interesses próprios das partes, até porque não

se trataria de contrato entre particulares. Nessa condição, a ANTT não é parte de nenhum contrato visando interesses próprios e particulares.

31. Pontuou que as autarquias estão previstas expressamente como legitimadas ativas para a proposição de ação civil pública e do TAC previsto na Lei da ACP.

32. Adicionou que, muito embora a norma se destinasse ao disciplinamento da ação civil pública, o referido dispositivo deve ser entendido num contexto maior, em que a administração deveria buscar mecanismos para o saneamento de condutas de forma não litigiosa, tanto no âmbito judicial como no âmbito administrativo, ou seja, deve fomentar formas consensuais de solução de litígios de forma a atender da melhor maneira o interesse público.

33. Aventou que o instituto dos TACs tem sido utilizado por outras agências reguladoras federais, como Anatel, Aneel e ANS.

34. Nesse sentido, expôs que o caráter normativo do contrato de concessão procura, assegurando sua necessária estabilidade temporal, fixar as regras e procedimentos para adaptar, ao longo dos anos, sua execução à realidade. E, segundo a Agência, essa característica relacional do contrato de concessão valorizaria o consenso e não o unilateralismo. Adicionou que aqui se inseriria a relevância do instituto do TAC no âmbito regulatório, como mecanismo consensual para reconduzir a execução contratual para a regularidade.

35. Informou que o processo sancionatório tradicional possui eficácia limitada. Cotejando dados da prestação de contas do governo, no exercício de 2011, expôs que, de cerca de 997 mil multas aplicadas, correspondendo a aproximadamente R\$ 29 bilhões, apenas R\$ 1,7 bilhão foram efetivamente pagos, ou seja apenas 5,7% do total.

36. Concluiu que o entendimento do MPTCU, caso aceito, limitaria a atividade regulatória exclusivamente ao processo sancionador e no limite a sucessivas declarações de caducidade, em contraposição à evolução do direito regulatório moderno.

37. Com relação às metas, esclarece que apenas as dos primeiros cinco anos foram estabelecidas em contrato. A partir do 5º ano da concessão, por força do Parágrafo Único do subitem 5.1 – Prestação do serviço e §3º do subitem 5.2 – Da Segurança do Serviço, estas passariam a ser estabelecidas por meio de um processo de pactuação entre o Poder Concedente e a concessionária para cada quinquênio subsequente.

38. Consignou que esse processo de construção de metas, regulado atualmente pela Resolução ANTT 3.696, de 14 de julho de 2011, inicia-se com a apresentação de uma proposta pela concessionária a qual passa por um crivo da ANTT em função das informações de mercado e das declarações de rede da concessionária. A partir desse conflito, chega-se a um consenso de metas para cada trecho.

39. Concluiu não haver como se falar em alteração das metas contratuais por meio de TAC, pois não haveria metas fixadas para os anos posteriores. Adicionou que o TAC assinado em 20/9/2013 simplesmente ratificou as metas estabelecidas na Resolução ANTT 4.132, de 17/7/2013.

40. Em vista da argumentação despendida, concluiu também não ter sido ferido a isonomia dos licitantes, nem violação do princípio da proposta mais vantajosa, haja vista eventual celebração de TAC ocorrer durante a execução do contrato, ou seja, em fase posterior ao procedimento licitatório.

41. Citou os Acórdãos 764/2015-TCU-Plenário (TC 020.539/2010-0), 6.324/2012-TCU-Plenário e 3.068/2012-TCU-Plenário como exemplos de julgados em que o colegiado teria referendado a lisura da assinatura dos termos de ajuste de conduta.

42. Com relação à desconsideração das metas de 2012 para fins de cumprimento das cláusulas do TAC assinado em 20/9/2013, alegou que, embora as metas do ano de 2012 tenham sido estabelecidas pela Resolução 3.712, de 2011, em data posterior à publicação da nova norma de regulamentação da fixação de metas de produção, a Resolução 3.696, de 2011, aquela resolução se baseava nas regras da antiga norma de metas de produção, a Resolução 433, de 2004.

43. Diante disso, explicou que foi procedido a abertura das metas de produção referentes a 2012 por trecho, conforme procedimentos constantes do processo administrativo 50500.098466/2011-35, em observância ao previsto no art. 18 da Resolução 3.696, de 2011.

44. Não obstante ter havido negociação das metas de produção e segurança para o ano de 2012, a concessionária não alcançou as metas estipuladas. Por isso, esclareceu que foi aberto processo administrativo 50500.118433/2013-81 com vistas a apurar responsabilidade.

45. Em defesa, a concessionária havia apresentado os seguintes esclarecimentos pela falta:

- a) o ano de 2012 teria sido de adaptação do regime de aproveitamento da malha;
- b) a situação de incompletude da malha nordeste associada a assunção de novas obrigações por parte da concessionária constituía círculo vicioso a dificultar o cumprimento de metas;
- c) o mercado atendido pela TLSA foi profundamente atingido pela crise econômica mundial ocasionando quebra de diversos contratos de transporte; e
- d) condições climáticas adversas e atípicas no inverno de 2011 provocaram danos importantes no trecho sul da malha nordeste, acarretando o cancelamento de transporte da região.

46. Em que pese as deficiências da concessionária, expôs que, após a apresentação das justificativas da empresa, o TAC de 20/9/2013 foi assinado.

Análise

47. Em vista da junção, nesta seção, da análise dos indícios de irregularidade apontados nas alíneas “a” e “e” da oitiva, as quais tem, entre si, conexão material com os itens I, II, e IV da Representação Inicial (peça 1), vislumbra-se aqui ser necessária a análise de três questões jurídicas relevantes: a legalidade da assinatura dos TACs pela ANTT de forma geral; a alteração de metas de produção e segurança por TAC; e a desconsideração das metas de 2012 para fins de verificação da adimplência contratual da TLSA.

48. Passa-se a seguir a análise da legalidade da celebração dos TACs de forma geral que se aplica a todos os compromissos firmados pela Agência, tanto no modo ferroviário quanto rodoviário, para na sequência analisar as questões pontuais referentes à assinatura dos referidos instrumentos junto à TLSA.

Da legalidade da celebração dos TACs pela ANTT

49. Sob a influência das *class actions*, foi promulgada a Lei 7.347, 24 de julho de 1985, que elencou, entre as funções institucionais do Ministério Público, bem como das autarquias, empresa públicas, fundações públicas e sociedades de economia mista dos entes federados, entre outros legitimados, legitimidade para propor a Ação Civil Pública (ACP) – e ação cautelar – para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente, dentre outros interesses difusos e coletivos.

50. Mais específico, o art. 1º elenca, em lista exemplificativa alguns dos interesses resguardados pela ACP:

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

I - ao meio-ambiente;

II - ao consumidor;

III - a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo;

V - por infração da ordem econômica;

VI - à ordem urbanística;

VII - à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos;

VIII - ao patrimônio público e social.

51. A partir da promulgação do Código do Consumidor, foi incluído na Lei da ACP o §6º do art. 5º, o qual disciplina que:

§ 6º Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados **compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.** (grifou-se)

52. De pronto, vê-se que a Lei confere ao TAC a executoriedade necessária, sem necessidade de homologação judicial, de forma a conferir o compromissário de título capaz de ser levado à ação executória sem necessidade de impetrar ação civil pública para apuração de responsabilidades.

53. Ressalta-se que apenas a Lei é capaz de dotar certo tipo de ajuste com a executoriedade extrajudicial, pois a regra é a necessidade da validação judicial por meio da devida ação de conhecimento, decisão homologatória, entre outras. Isto porque, o art. 515, do novo Código Processual Civil, determina que:

Art. 515. São títulos executivos judiciais, cujo cumprimento dar-se-á de acordo com os artigos previstos neste Título:

I - as decisões proferidas no processo civil que reconheçam a exigibilidade de obrigação de pagar quantia, de fazer, de não fazer ou de entregar coisa;

II - a decisão homologatória de autocomposição judicial;

III - a decisão homologatória de autocomposição extrajudicial de qualquer natureza;

IV - o formal e a certidão de partilha, exclusivamente em relação ao inventariante, aos herdeiros e aos sucessores a título singular ou universal;

V - o crédito de auxiliar da justiça, quando as custas, emolumentos ou honorários tiverem sido aprovados por decisão judicial;

VI - a sentença penal condenatória transitada em julgado;

VII - a sentença arbitral;

VIII - a sentença estrangeira homologada pelo Superior Tribunal de Justiça;

IX - a decisão interlocutória estrangeira, após a concessão do exequatur à carta rogatória pelo Superior Tribunal de Justiça;

54. Desta feita, o próprio Códex, nos seus arts. 783 e 784, enumera alguns documentos que possuem executoriedade extrajudicial:

Art. 783. A execução para cobrança de crédito fundar-se-á **sempre em título de obrigação certa, líquida e exigível.**

Art. 784. São títulos executivos extrajudiciais:

(...)

XII - todos os demais títulos aos quais, por disposição expressa, a lei atribuir força executiva. (grifou-se)

55. Vê-se que, no inciso XII acima reproduzido, o Código abre possibilidade que outras leis deem executoriedade extrajudicial a títulos diversos. É neste diapasão que se insere o TAC da Lei da ACP, nos termos do §6º do seu art. 5º.

56. De outra sorte, percebe-se também que o TAC deve prever cominações em caso de descumprimento a fim de providenciar a certeza da punição, desestimulando condutas desviantes.

Tendo em vista o interesse público, o cumprimento do compromisso de ajustamento de conduta deve ser assegurado por medidas coercitivas. Assim, ressalta Octavio Orzani, a cláusula penal seria

indispensável, ‘não só porque o parágrafo 6º do art. 5º da Lei da Ação Civil Pública dispõe que o órgão público tomará o compromisso ‘mediante cominações’, mas também, porque tal cláusula acessória tem a finalidade precípua de assegurar o cumprimento da obrigação principal, numa tentativa de promover uma mais direta proteção aos interesses coletivos lato sensu, considerando a primazia do oferecimento de uma tutela específica. (CUEVA, Ricardo Villas Bôas, Termo de Compromisso no processo administrativo sancionador do Banco Central: possibilidade e limites. In: MEDINA OSÓRIO, Fábio (Coord.), Direito Sancionador: sistema financeiro nacional. Belo Horizonte: Fórum, 2007, p. 284)

57. Por fim, a Lei 7.347, de 1985, prevê que, *in verbis*:

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

(...)

IV - a **autarquia**, empresa pública, fundação ou sociedade de economia mista;

(...)

§ 6º Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados **compromisso de ajustamento de sua conduta** às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial. (grifou-se)

58. Percebe-se, portanto, que as Agências podem promover ação civil pública (ACP) e os termos de ajustamento de conduta no âmbito da ACP para a proteção de direitos difusos e coletivos.

59. No entanto, registre-se que a sistemática da ACP e seu termo de ajustamento de conduta apenas pode ser usada no âmbito da defesa de interesses coletivos e difusos de forma imediata.

60. Isso porque, em qualquer lide que se oficializa por meio de uma pretensão resistida diante de um juízo, há um conflito de interesses entre um sujeito ativo, detentor de direito subjetivo, e de um sujeito passivo, do interesse subordinado ou da obrigação necessária. O conflito de interesses sempre versará diretamente sobre um bem da vida, base de um direito material pretendido pelo sujeito ativo.

Considerada a relação jurídica como conflito de interesses regulados pelo direito, resulta que ela passa entre duas pessoas, titulares dos interesses conflitantes. São elas os sujeitos da relação jurídica; sujeito ativo, ou do interesse protegido, que será também o do direito subjetivo, quando a proteção do interesse dependa necessariamente do concurso da vontade de seu titular; sujeito passivo, ou do interesse subordinado, ou da obrigação. Os sujeitos da relação ou são pessoas físicas ou pessoas jurídicas.

O Conflito de interesses entre os seus sujeitos versa sobre um bem. Este é o objeto da relação jurídica. O objeto dos interesses conflitantes pode consistir em qualquer espécie de bens, desde que tutelados pelo direito, sejam materiais ou imateriais ou morais, corpóreos ou incorpóreos, móveis ou imóveis, individuais ou coletivos, privados ou públicos. (SANTOS, Moacyr Amaral, Primeiras Linhas de Direito Processual Civil, São Paulo: Saraiva, 2011, 28ª ed., p. 30)

61. Desta feita, em uma ACP, consolida-se uma lide (conflito de interesses qualificada por uma pretensão resistida) entre um sujeito ativo (coletividade) e o sujeito passivo (causador do dano, potencial ou efetivo, a interesses coletivos ou difusos). Por substituição processual, os legitimados, por força da Lei, impetrarão a ACP de modo tutelar o bem da vida (que nesse caso é o interesse coletivo ou difuso).

62. Logo, entende-se não ser possível o uso do termo de ajustamento de conduta do § 6º do art. 5º da Lei 7.347, de 1985, para tutelar a defesa do cumprimento de obrigações contratuais na seara público-concessória, pois apenas de forma mediata e tangencial interesses ditos coletivos e difusos daqueles afetados pelos serviços de transporte concedidos serão atingidos.

63. Repise-se, portanto, que a ACP é a ação legítima para tutelar de forma imediata os bens da vida exemplificados na Lei (interesses coletivos em sentido lato), de modo a ensejar reparação, compensação ou mesmo suspensão da continuidade da atividade que esteja causando danos ao bem da vida.

64. Isto posto, passa-se a analisar os TACs firmados pela ANTT no âmbito concessório, incluindo nesses os TACs objeto desta instrução assinados com a TLSA em 27/7/2005 e 20/9/2013.

65. A Lei Complementar 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis e serve de parâmetro para a estruturação de todas as demais normas do ordenamento jurídico pátrio, estabelece o seguinte:

Art. 3º A lei será estruturada em três partes básicas:

I - parte preliminar, compreendendo a epígrafe, a ementa, o preâmbulo, o enunciado do objeto e a indicação do âmbito de aplicação das disposições normativas;

(...)

Art. 6º **O preâmbulo indicará o órgão ou instituição competente para a prática do ato e sua base legal.** (grifou-se)

66. Vê-se que a Lei deve indicar em seu preâmbulo a base legal que o fundamenta.

67. Os TACs firmados com a TLSA, no âmbito interno da ANTT, eram regulados pela Resolução ANTT 442, de 17 de fevereiro de 2004, e recentemente os novos TACs passaram a ser reguladas pela Resolução ANTT 5.083, de 27 de abril de 2016.

68. Tanto a Resolução anterior, já revogada, quanto a nova se fundamentam para vigor com base nas competências institucionais da ANTT, estabelecidas pela Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, conforme preâmbulos:

[RESOLUÇÃO ANTT 442/2004]

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, e fundamentada nos termos do Relatório DG - 016/2004, de 16 de fevereiro de 2004, RESOLVE:

[RESOLUÇÃO ANTT 5.083/2016]

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, pelo Regimento Interno, aprovado pela Resolução ANTT nº 3000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DMV- 080, de 27 de abril de 2016, e no que consta do Processo nº 50500.070494/2015-11, RESOLVE:

69. Portanto, de antemão, já se percebe que as referidas resoluções não se apoiam nos fundamentos legais do termo de ajustamento de conduta estabelecido na Lei de ACP, em que pese a ANTT ser legitimada para propor ACP e TAC no âmbito da ACP pela Lei 7.347, de 1985. Portanto, qualquer vínculo normativo entre o TAC da Lei 7.347, de 1985, e o TAC das resoluções se mostra totalmente equivocado. Vale esclarecer que a validade dos TACs promovidos pela ANTT provém integralmente das competências regulatórias arroladas nos arts. 20 e 24 da Lei 10.233/2001.

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

(...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a **padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;**

b) **harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.** (grifou-se)

(...)

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

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

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, **celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos**;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, **resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos**;

(...)

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

(...)

XVIII - **dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes**. (grifos nossos)

70. Sobre o assunto, vale trazer os ensinamentos doutrinários de Carlos Ari Sundfeld e Jacintho Arruda Câmara:

No Direito Contemporâneo, com o aumento da complexidade regulatória, cada vez mais se ampliam os meios postos à disposição dos reguladores para conduzir os comportamentos dos regulados na direção do interesse público. Castigar é só um desses meios – aliás, um velho meio. Mas a punição não é um fim em si mesmo: é simples instrumento da regulação, para obter os fins desejados. (SUNDFELD, Carlos Ari; CÂMARA, Jacintho Arruda. Acordos Substitutivos nas sanções regulatórias. Revista de Direito Público da Economia – RDPE. Belo Horizonte, ano 9, n. 34, abr./jun. 2011. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/234216/mod_resource/content/1/Acordos%2%A0substitutivos%2%A0nas%2%A0san%C3%A7%C3%B5es%2%A0regulat%C3%B3rias.pdf>. Acesso em 21/3/2017.)

71. Uma das transformações mais evidentes ocorridas no âmbito regulatório nos últimos anos foi a crescente utilização de meios alternativos idôneos – portanto, válidos – de ajuste consensual de conduta entre o administrador público e administrado no exercício da atividade administrativa, dentro de sua discricionariedade. Sem perder de vista a certeza de punição, caso não cumpra com os deveres estipulados, o administrador relativiza a aplicação das sanções em prol do objetivo de induzir o administrado a praticar as condutas esperadas. Isto porque a sanção não tem fim em si mesmo, mas é apenas um meio para o alcance do objetivo.

72. Deve-se pontuar que, se o TAC da ANTT está ancorado apenas em suas competências regulatórias, então não se pode afirmar que o referido ajuste tenha qualquer atributo de executoriedade automática e extrajudicial, pois, como já foi apontado, depende de fundamentação legal e a Lei 10.233, de 2001, nada dispôs sobre isso.

73. De fato, percebe-se pelas resoluções acima citadas e abaixo transcritas, que nada dizem respeito quanto à sua executoriedade extrajudicial, podendo apenas penalizar aquele que não cumprir o acordado por meio da retomada – ou início – dos processos de apuração de responsabilidades e aplicação de penalidades contratuais.

[Resolução ANTT 442, de 2010]

Art. 18 Decorrido o prazo estipulado no TAC, a autoridade competente verificará a execução do compromisso assumido pela empresa concessionária, permissionária ou autorizada, atestando o seu

cumprimento, ou não, mediante relatório específico.

(...)

§ 2º Verificado o não cumprimento do compromisso, **serão adotadas as providências necessárias à instauração do processo administrativo para apuração das responsabilidades e aplicação das penalidades cabíveis ou ao seu prosseguimento, se anteriormente instaurado.**

[Resolução 5.083, de 2016]

Art. 16. Decorrido o prazo estipulado no TAC, a autoridade competente verificará a execução, ou não, do compromisso assumido mediante relatório específico.

(...)

§2º Verificado o não cumprimento do compromisso, sem prejuízo das penalidades previstas no TAC, **serão adotadas as providências necessárias à instauração do processo administrativo para apuração das responsabilidades e aplicação das penalidades cabíveis ou ao seu prosseguimento, se anteriormente instaurado.** (grifou-se)

74. Ademais, deve-se apontar que, no âmbito administrativo público, em regra, o TAC da Lei da ACP, muito menos o TAC regulado pelas resoluções da ANTT, não podem dispor sobre os direitos coletivos e difusos, pois os interesses da coletividade são indisponíveis, impassíveis de transação.

75. O mesmo deve-se falar dos direitos e deveres que surgem das relações contratuais entre o setor público e privado. Tais relações são cerceadas por uma série de princípios norteadores, os quais modelam a substância que compõe o interesse público, cuja essência subjaz em todo o arcabouço normativo público, onde a máxima de sua indisponibilidade triunfa.

76. Assim, em virtude da indisponibilidade do interesse público, os TACs como instrumento consensual para solução de avenças encontra limites na sua utilização. Nesse sentido, cite-se o seguinte trecho do Despacho do Exmo. Ministro Relator (peça 20, p. 8):

Nesse norte, o instrumento consensual não pode ser utilizado indiscriminadamente a ponto de desvirtuar o contrato de concessão pela alteração de metas pactuadas no termo de ajuste, sob pena de frustrar o certame licitatório. Também a celebração de TAC's não pode servir de expediente para estimular a impunidade pela inadimplência contumaz do concessionário infrator, gerar prevenção geral negativa quanto ao enriquecimento ilícito pelos operadores privados à revelia da legislação regulatória, não prever no acordo substitutivo compensação extraordinária pelos danos causados na prestação dos serviços, com o objetivo de assegurar o reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratante e da modicidade tarifária. Em muitos casos, a aplicação de sanção poderá revelar-se mais apropriada ao interesse público, a depender da análise de cada caso concreto.

Assim, a opção pelo acordo substitutivo não pode ser realizada à custa de assunção ou diminuição das obrigações ordinárias já estabelecidas em contrato de concessão, mas deve ser fundada no compromisso de o infrator assumir obrigações extraordinárias, seja, por exemplo, sob a forma de investimentos suplementares na melhoria e atualização tecnológica do serviço, seja na diminuição das tarifas, sob pena de o concessionário incorrer em sanções caso não adira ou cumpra o acordo. Dessa forma, o concessionário inadimplente deve ser desestimulado a portar-se em desacordo com as regras contratuais e normas regulatórias vigentes.

77. Dessa forma, conclui-se o seguinte:

a) a ANTT é legitimada para propor ACP e, por derradeiro, o TAC regulado na Lei 7.347, de 1985, no âmbito da defesa imediata dos interesses coletivos e difusos apenas; portanto, não é válida para defesa de cumprimento contratual que apenas tangencial e mediatamente implica a afetação de interesses coletivos e difusos daqueles afetados pelos serviços de transporte concedido; o termo de ajuste de conduta da Lei 7.347, de 1985, possui executividade extrajudicial, por força do §6º do seu art. 5º;

b) o TAC regulado pelas Resoluções 442, de 2004, e 5.083, de 2016, não encontra guarida na Lei da ACP, mas somente na Lei 10.233, de 2001, que estabelece as competências regulatórias

institucionais da ANTT; portanto, tal TAC não possui executividade extrajudicial;

c) o TAC da Lei 7.347, de 1985, só pode ser invocado quando houver uma correspondência direta na relação processual entre o legitimado que intenta a ACP, com fins de proteção, reparo ou compensação, e o causador do dano; se o intuito for a correção da inadimplência contratual da concessionária, o TAC da Lei da ACP não pode ser usado, pois a relação não é imediata, mas intermediada por um contrato (relações contratuais de direito público);

d) nenhum dos tipos de TAC podem dispor dos direitos coletivos ou difusos, nem dos direitos e deveres que surgem das relações contratuais de direito público no âmbito concessório, pois são albergados pela indisponibilidade do interesse público;

e) a utilização dos TACs pela Agência não pode ser feita de maneira indiscriminada a ponto de desvirtuar o contrato de concessão pela alteração de metas pactuadas no termo de ajuste, sob pena de frustrar o certame licitatório ou de estimular a impunidade pela inadimplência contumaz do concessionário infrator; e

f) os TACs devem conter compensação extraordinária pelos danos causados na prestação dos serviços, com o objetivo de assegurar o reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratante e da modicidade tarifária, não podendo ser realizados à custa de assunção ou diminuição das obrigações ordinárias já estabelecidas no contrato de concessão.

78. Ante todo o exposto, **com relação à regulamentação do TAC no âmbito da ANTT, vê-se que sua existência é válida e regular, contudo, sua utilização não pode ser feita de forma indiscriminada, devendo obedecer ao princípio da indisponibilidade do interesse público, sendo exigível a demonstração de sua vantajosidade para a administração em contraponto à aplicação das sanções administrativas ordinárias. Em vista da relevância e materialidade dos objetos tratados nos TACs em tela e sua irrestrita necessidade de se conformar ao interesse público, pendese por dar ciência à ANTT de tal conclusão.**

79. Passa-se, a seguir, à análise das questões pontuais referentes ao TAC assinado com a TLSA.
Da legalidade na alteração das metas de produção e segurança

80. De fato, conforme foi alegado pelo gestor, o contrato de concessão assinado em 31/12/1997 apenas estabelecia nas cláusulas 5.1 e 5.2, respectivamente, metas de produção e de segurança (acidentes) para os primeiros cinco anos da concessão.

81. Para os demais anos da concessão, seria pactuado novas metas entre o poder concedente e a concessionária, para cada quinquênio.

5.1 – DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

(...)

Parágrafo Único - A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais de produção de transporte que deverão ser pactuadas com a CONCESSIONÁRIA para cada quinquênio subsequente. Para servir de subsidio ao estabelecimento de tais metas, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CONCEDENTE as projeções de demanda de transporte ferroviário, devidamente consubstanciadas por estudos específicos de mercado.

(...)

5.2 – DA SEGURANÇA DO SERVIÇO

(...)

Parágrafo 3º - A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais, pactuadas com a CONCESSIONÁRIA, relativas à segurança do serviço por ela oferecido, para cada quinquênio subsequente. (Contrato de concessão assinado em 31/12/1997, peça 55, p. 5)

82. Portanto, não há que se falar em alteração das metas contratuais, pois a dinâmica contratual estabelecida determinava a fixação quinquenal das metas, devendo levar em consideração para tal a realidade econômica do período a ser considerado.

83. Ante todo o exposto, **considerando que as irregularidades apontadas na inicial com**

relação à fixação das metas quinquenais não se mantiveram, dispensa-se medidas adicionais a respeito.

Da desconsideração das metas de 2012 para fins de verificação anual da adimplência contratual da TLSA

84. Ao compulsar o processo administrativo da ANTT 50500.118433/2013-81 (peça 56), em que se apuraria responsabilidade por descumprimento das metas de produção para o ano de 2012, constata-se que, em vista da assinatura do TAC em 20/9/2013, tendo este ajuste considerado o ano de 2012 como de “adaptação do regime de aproveitamento da malha objeto da concessão” (peça 3, p. 5), determinou a não verificação para fins de cumprimento contratual e seu consequente arquivamento.

85. No entanto, à peça 56, p. 30-31, encontra-se o Despacho 340/2015/Gerof/Sufer/ANTT, de 30/12/2015, em que o Gerente de Regulação e Outorgas Ferroviárias determina o desarquivamento do processo e o prosseguimento de apuração de responsabilidade, em vista de a Ferrovia Transnordestina S.A ter descumprido com as metas de produção estipuladas para o ano subsequente, 2013.

86. Por meio da Nota Técnica 52/2016/Cosef/Gerof/Sufer/ANTT (peça 56, p. 46-58), de 16/8/2016, a ANTT não acolheu as justificativas da concessionária para o descumprimento da meta de produção em 2012 e determinou a instauração de Processo Administrativo Simplificado para apuração de infração e aplicação de penalidade. No processo, não há informações se já teria sido aplicada a penalidade.

87. Pois bem, conforme pode ser visto acima, de fato, o TAC não determinou a desconsideração de todo o ano de 2012 para fins de verificação de meta, mas apenas a suspensão da apuração de responsabilidade e consequente processo de aplicação de penalidade enquanto vigesse o acordo e a concessionária compromissária continuasse adimplente no que tange às suas obrigações ajustadas. No entanto, a partir do momento em que se apurou a falta em uma das obrigações do TAC, o processo de verificação foi retomado.

88. Portanto, **verifica-se que não houve, de fato, qualquer irregularidade no que tange especificamente à desconsideração do ano de 2012.**

b) da ausência de amparo legal para a celebração de TAC com a Transnordestina Logística S.A. tendo por objeto o **parcelamento de dívidas já vencidas**, em vez de dar continuidade a processo administrativo regular de cobrança de multa relativa a infrações por descumprimento de metas contratuais e outras obrigações contratuais não atendidas pela concessionária e **da promoção de mercado desequilibrado**, com distorções induzidas pelo próprio poder público devido ao conteúdo dos TACs celebrados. (alíneas “b” e “f” da oitava à peça 14, p. 9-10; itens II e V da Representação)

Argumentos da ANTT (peça 23)

89. Consignou que, no âmbito da ANTT, a Resolução ANTT 3.561, de 28 de agosto de 2010, disciplina o parcelamento antes da inscrição na dívida ativa, no âmbito dos processos administrativos em trâmite na Agência.

90. No que tange o parcelamento celebrado com a TLSA, esse teve como fundamento normativo o *caput* do art. 1º da referida resolução.

91. Alegou que existiria duas normas distintas:

a) a primeira, com base no *caput* do art. 1º que autorizaria a autarquia a realizar acordos para pagamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa;

b) a segunda, com base no § 2º do mesmo artigo, que permitiria ao autuado solicitar o parcelamento antes do vencimento das multas.

92. Destacou que os parcelamentos pretendidos acima de R\$ 2 milhões só podem ser autorizados por ato específico da Diretoria, conforme arts. 3º e 4º da resolução. A autorização para TLSA veio com a Deliberação 37, de 22 de fevereiro de 2013, e depois ratificada pela Deliberação 195, de 1º de agosto de 2014.

93. Adicionou que a minuta do TAC foi analisada previamente pela Procuradoria Federal junto

à ANTT, por meio do Parecer 170-3.3.1/2013/PF-ANTT/PGF/AGU, no qual considerou o parcelamento de acordo com os ditames da Resolução 3.561, de 2010.

94. Esclareceu que a concessionária vem recolhendo o valor das parcelas tempestivamente, apesar de não ter apresentado provas para tanto.

95. Quanto à inscrição na dívida ativa, expôs que, nos termos do art. 10 da Lei 10.480, de 2 de julho de 2002, bem assim no Ato Regimental AGU 2, de 12 de junho de 2007, seria competência exclusiva da Procuradoria-Geral Federal (PGF) o estabelecimento de normas e procedimentos inerentes à cobrança judicial dos créditos inscritos na dívida ativa, o que foge da competência da área técnica da ANTT.

96. Explicou que os procedimentos adotados pela Procuradoria Federal junto à ANTT para a inscrição de débitos na dívida ativa são pautados na Lei 6.830, de 22 de setembro de 1980, bem como nos memorandos, manuais e cartilhas, expedidos pela Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos da Procuradoria-Geral Federal (CGCOB/PGF), a quem compete a regulamentação da matéria.

97. Alegou não ter havido qualquer desequilíbrio no mercado como resultado das avenças, vez que as obrigações assumidas não eram originariamente previstas nas respectivas outorgas, sendo proporcionais aos valores de multa eventualmente aplicáveis às concessionárias ao término dos processos em virtude de condutas somente aferíveis no decorrer da concessão.

98. Acerca do contrato de concessão com a TLSA, refutou a alegação do MPTCU de que a ANTT teria buscado “negociar punições já aplicadas”, afirmando que o parcelamento das dívidas foi feito regularmente e a concessionária encontra-se em dia com o pagamento das multas parceladas.

Análise

99. Pelo entendimento atualmente existente, consolidado por meio das Notas Técnicas CGCOB/Digeap – Digevat 1/2010 e 83/2009, esta última aprovada pelo Despacho CGCOB/Digevat 234/2009, todas da Procuradoria-Geral Federal (PGF), sabe-se que, se existir norma de ente público (autarquia ou fundação) possibilitando o pagamento de débito de forma parcelada em âmbito interno, a Coordenadoria Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos da Advocacia Geral da União (CGCOB/AGU) entende que a regulação geral da PGF, para parcelamento de débitos em dívida ativa, não é aplicável (vide art. 37-B da Lei 10.522, de 2002).

100. Sabe-se que a ANTT possui normativo interno que regula a concessão de parcelamento de débitos: Resolução 3.561, de 2010. Portanto, mostra-se possível a requisição de parcelamento de débitos no âmbito interno da ANTT sem necessidade de inscrição em dívida ativa.

101. Conforme art. 1º da referida Resolução:

Art.1º Fica autorizada a realização de acordos, nos autos dos processos administrativos em trâmite nesta Autarquia, para o pagamento de débitos não inscritos na dívida ativa, em parcelas mensais e sucessivas até o máximo de 60 (sessenta), desde que cada parcela seja de valor igual ou superior a R\$ 1.000,00 (mil reais). *(Alterada pela Resolução nº 4.869, de 23.9.15)*

§ 1º As multas objeto do parcelamento deixam de ser impeditivas à regularização da concessionária, permissionária ou autorizatória em face da ANTT a partir do recebimento do comprovante de recolhimento da primeira parcela.

§ 2º O autuado poderá solicitar o parcelamento junto à Coordenadoria Especial de Processamento de Autos de Infração e Apoio às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – COESP antes do vencimento das multas, inclusive na fase recursal, desde que renuncie expressamente ao direito de interpor recurso administrativo contra os autos de infração, conforme modelo constante no Anexo I desta Resolução.

§ 3º O pedido de parcelamento constitui confissão de dívida e instrumento hábil e suficiente para inscrição do crédito no Cadin e na Dívida Ativa, dispensada a notificação ao infrator prevista no art. 2º, §§ 2º e 4º, da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, devendo a exatidão dos valores parcelados ser objeto de verificação por parte da ANTT.

102. Conforme dispositivos da resolução, a ANTT está autorizada a realizar acordos para o parcelamento de dívidas em até 60 parcelas mensais. Para isso, é necessário que o autuado o solicite antes do vencimento das multas, conforme § 2º acima transcrito.

103. Acontece que o TAC assinado em 20/9/2013, divergentemente do apontado na Inicial, não “negociou punições já aplicadas”, mas sim promoveu acordo para parcelamento de débitos da concessionária. O problema não está, a princípio, na aplicação da multa em si, mas na irregular efetivação do parcelamento após o vencimento dos valores devidos, o que só poderia ter sido realizado após inscrição em dívida ativa, nos termos do art. 37-B da Lei 10.522, de 2002, c/c entendimento exarado na Portaria PGF 954, de 2009.

104. Logo, tais dívidas não poderiam ter sido parceladas, mas sim dado trâmite necessário para inscrição em Dívida Ativa não tributária. E, segundo o Decreto-Lei 147, de 3 de fevereiro de 1967, recepcionado pela ordem constitucional vigente com *status* de Lei, a ANTT teria até 90 dias após o vencimento para encaminhar a documentação ao órgão competente para a regular inscrição da dívida ativa, *in verbis*:

Art. 22. Dentro de noventa dias da data em que se tornarem findos os processos ou outros expedientes administrativos, pelo transcurso do prazo fixado em lei, regulamento, portaria, intimação ou notificação, para o recolhimento do débito para com a União, de natureza tributária ou não tributária, as repartições públicas competentes, sob pena de responsabilidade dos seus dirigentes, são obrigadas a encaminha-los à Procuradoria da Fazenda Nacional da respectiva unidade federativa, para efeito de inscrição e cobrança amigável ou judicial das dívidas deles originadas, após a apuração de sua liquidez e certeza.

105. No que tange ao parcelamento de dívidas vencidas, registre-se que o assunto está sendo tratado no âmbito do TC 010.453/2014-8, o qual trata de avaliação de conformidade da execução contratual da concessão da ferrovia Transnordestina.

106. No Relatório de Auditoria do referido TC, há achado de auditoria (TC 010.453/2014-8, peça 67, p. 22-23) nos seguintes termos, abaixo transcrito:

3.3 - Irregularidades na gestão contratual da concessão ferroviária da Malha Nordeste.

3.3.1 - Situação encontrada:

(...)

A.1) irregularidade na celebração de TAC para parcelamento de dívidas de processos que já aplicaram multa:

Verificou-se que a ANTT utilizou o Termo de Ajustamento de Conduta - TAC firmado em 20/9/2013 para fazer o parcelamento de dívidas já vencidas, em vez de dar continuidade ao processo administrativo regular de cobrança da multa. O referido instrumento de acordo relaciona em seu texto o número dos processos em que foram apuradas irregularidades e pendências na execução do contrato de concessão. Entre essas irregularidades, constam infrações relativas a descumprimento de metas, a ausência de manutenção de via permanente, de instalações e de equipamentos, além de outras obrigações não atendidas pela concessionária.

Na análise dos processos de penalidade é possível constatar que, na prática, não houve, até hoje qualquer pagamento de multa por parte da Concessionária, em que pese as inúmeras infrações por ela cometidas ao longo de toda a concessão. A despeito disso, todas as multas aplicadas até o ano de 2013 foram incorporadas pelo TAC.

Entretanto, após analisar os processos administrativos 50500.017812/2010-10 e 50500.033721/2011-02, restou patente que multas por infrações já haviam sido efetivamente aplicadas e já se encontravam em fase de cobrança quando a ANTT as inseriu no instrumento de ajuste de conduta. Os referidos processos administrativos tiveram por objeto a aplicação de multa decorrente de descumprimento de metas de desempenho, para o qual as justificativas da concessionária não foram acolhidas pela ANTT. Outro processo, ainda mais antigo, também constante do TAC, 50500.003081/2003-98, teve sua respectiva multa parcelada, ainda que já passados mais de 10 (dez) anos do fato ocorrido.

A adoção desse procedimento pelo poder concedente fere o §2º do Art. 1º da Resolução 3561/2010/ANTT. Tal resolução dispõe sobre o parcelamento de débitos resultantes de infrações praticadas pelas concessionárias, e estabelece, expressamente que "o autuado poderá solicitar o parcelamento (...) **antes do vencimento das multas** (...)". (grifo nosso).

Outrossim, ao incluir as dívidas de valor (R\$ 10.275.458,28) referente às multas no mencionado TAC, a ANTT extrapolou o comando contido no art. 16 da Resolução 442/2004/ANTT, visto que esse instrumento possui a finalidade de corrigir as pendências, irregularidades ou infrações cometidas pela concessionária, que não abrange a inclusão de dívidas já contraídas com finalidade de parcelamento.

Por fim, conclui-se que a inclusão de dívidas já aplicadas, especialmente quando já vencidas, em Termos de Ajustamento de Conduta afronta o §2º do Art. 1º, da Resolução 3561/2010/ANTT e o art. 16 da Resolução 442/2004/ANTT. Desse modo, conclui-se pela necessidade da oitiva da Agência reguladora.

107. A equipe de auditoria propôs promoção de oitiva da ANTT para que se manifestem quanto à:

c) irregularidades na gestão contratual da concessão ferroviária pela ANTT, especialmente:
(...)

c.1) irregularidade na celebração de TAC para parcelamento de dívidas de processos que já aplicaram multa, em afronta ao §2º do art. 1º da Resolução ANTT 3.561/2010 e ao art. 16 da Resolução ANTT 442/2004;

108. Após respostas às oitivas, a equipe de auditoria analisou os argumentos apresentados pela ANTT, tendo concluído pelo seguinte (peça 67, p. 23):

(...)

Manifestação da TLSA e FTL

As concessionárias (peça 116, p. 36-37) alegam que a assinatura do TAC fez parte das negociações de definição dos parâmetros operacionais do Projeto Nova Transnordestina e das premissas, uma vez que, na visão das concessionárias, esse instrumento teria o condão de eliminar pendências de qualquer natureza e definir critérios para a execução do Projeto e a operação da Malha Nordeste como um todo.

As concessionárias concluíram que, com base na Resolução ANTT 3.561/2010, esse instrumento de acordo seria adequado para o pagamento de débitos ainda não inscritos na Dívida Ativa.

Análise da manifestação da TLSA e FTL

As concessionárias reconheceram que a celebração do TAC fez parte de uma negociação com o intuito de eliminar as pendências existentes junto a ANTT. Por esse motivo, a Agência, visando eliminar quaisquer empecilhos que pudessem atrapalhar a construção e o financiamento do Projeto Nova Transnordestina, incluiu, indiscriminadamente, todos processos administrativos abertos contra a concessionária. Tal alegação reforça que o TAC assinado continha multas aplicadas que se encontravam vencidas.

Análise da responsabilização

O Senhor Jean Mafra dos Reis, Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, é o responsável pela assinatura do Termo de Ajuste de Conduta com a concessionária TLSA em 20/09/2013 para parcelar multas aplicadas em montante superior a R\$ 2 milhões, em afronta ao que preconiza o artigo 1º, §2º, e o artigo 3º da Resolução 3.561/2010/ANTT, quando, a rigor, deveria ter dado continuidade aos processos de cobrança daquelas mesmas multas, que naquela data já haviam sido autuados e se encontravam em trâmite junto à autarquia e ter submetido o TAC à Diretoria para aprovação.

Não é possível afirmar que houve boa-fé por parte do responsável nem tampouco que ele não tinha a potencial consciência da ilicitude, tendo em vista que a celebração do TAC ocorreu mesmo depois do próprio responsável ter julgado improcedente, em 18/2/2013, o recurso apresentado pela TLSA diante da multa no montante de R\$ 1.672.646,96 aplicada no âmbito do processo administrativo 50500.033721/2011-02.

Era exigida conduta diversa do responsável, visto que, após análise, o responsável deveria ter dado ciência à concessionária do novo prazo para pagamento Guia de Recolhimento da União - GRU referente a multa, ou seja, deveria ter dado prosseguimento à cobrança das multas já aplicadas.

Ademais, o responsável deveria ter levado em consideração os termos do art. 3º da Resolução 3.561/2010/ANTT, que condiciona claramente a autorização para parcelamentos acima de R\$ 2.000.000,00 a ato específico da Diretoria da ANTT, motivo pelo qual o superintendente não poderia ter assinado tal termo de ajuste autorizando tal parcelamento. O responsável deveria ter submetido o TAC para manifestação da Diretoria, que é a instância competente.

Conclusão

Como conclusão, a manifestação encaminhada pela ANTT não foi suficiente para elidir a irregularidade apontada. Contudo, diante do pagamento da 1ª parcela do TAC, nesse momento, torna-se inócuo qualquer ação visando desmembrar as dívidas já aplicadas do termo de ajustamento de conduta para cobrança individual das dívidas. Dessa forma, **propõe-se realizar a audiência do Sr. Jean Mafra dos Reis por ter infringido o §2 do art. 1º assim como o art. 3º, ambos da Resolução ANTT 3.561/2010, além de dar ciência à ANTT de que a inclusão de multas já vencidas no TAC e o parcelamento de dívidas já vencidas afronta o referido dispositivo e é desprovido de efeito educativo ou coercitivo que possa ser revertido ao interesse público.**

Visando o fortalecimento da Agência no acompanhamento contratual das concessões ferroviárias, espera-se que a Agência evite novas recorrências desse tipo de irregularidade. A correta aplicação do instrumento de TAC pela ANTT é fundamental para coibir a sensação de impunidade por parte das concessionárias e incentivar o correto cumprimento do contrato de concessão em benefício do usuário.

109. Portanto, com relação ao presente item de oitava deste processo, pode-se constatar, por meio das informações do TC 010.453/2014-8, que de fato, houve celebração de TAC com a Transnordestina Logística S.A. tendo por objeto o parcelamento de dívidas já vencidas, em vez de dar continuidade a processo administrativo regular de cobrança de multa relativa a infrações por descumprimento de metas contratuais e outras obrigações contratuais não atendidas pela concessionária, em desrespeito ao normativo interno da ANTT para parcelamento de dívidas, especificamente no que tange o § 2º do art. 1º assim como o art. 3º, ambos da Resolução ANTT 3.561/2010.

110. Contudo, registre-se que, em que pese as propostas de encaminhamento oferecidas pela equipe de auditoria após oitavas, o referido TC se encontra sobrestado, por proposta do MPTCU até o julgamento da Representação autuada sob o número TC 012.179/2016-7, que trata de indícios de irregularidades graves cometidas pela ANTT pela prática de atos e procedimentos que resultaram na celebração de contratos com as empresas TLISA e Ferrovia Transnordestina Logística S.A (FTL), para a construção, sem licitação prévia, da ferrovia Transnordestina, com aproximadamente 1.728 quilômetros de extensão, ligando os portos de Pecém (CE) e Suape (PE) ao município de Eliseu Martins (PI).

111. Nesse sentido, em que pese as irregularidades apontadas nesta seção, deixa-se de propor providências adicionais devido ao aguardo do desfecho do TC 010.453/2014-8 ora sobrestado.

c) da inviabilidade de execução judicial dos TACs celebrados, que preveem apenas a instauração de processo administrativo ordinário para apuração de pendências, na hipótese de descumprimento das obrigações assumidas por meio dessas avenças, e da inexistência de consequências diretas e passíveis de serem impostas na hipótese de descumprimento dos TACs firmados (alíneas “c” e “d” da oitava à peça 14, p. 9-10; item III da Representação).

Argumentos da ANTT (peça 23)

112. Alegou que os TACs celebrados no âmbito da ANTT não são de natureza substitutiva das penalidades previstas nos contratos de concessão. Isso porque os referidos termos suspendem os processos administrativos de apuração das supostas irregularidades e adotam medidas compensatórias céleres que visam ao atendimento do usuário.

113. Comparou com os dispositivos da Lei da ACP, em que o Ministério Público, ao optar pela

celebração de TACs em detrimento da propositura de ACP, o faz em razão da percepção de que o instrumento se mostraria, no caso concreto, mais eficiente e eficaz na resolução da questão.

114. Esclareceu que a ocorrência de uma desconformidade contratual não remeteria automaticamente a culpa ao concessionário. O fato tido como irregular poderia ter sido causado por terceiro, por fato da natureza ou por culpa da própria administração.

115. Explicou que a celebração do TAC com previsão de medidas compensatórias teria por finalidade o atendimento do interesse público de forma mais célere, pois a concessionária assumiria a responsabilidade pela correção das desconformidades apontadas, independentemente do procedimento instaurado para apurar a sua culpa, limitando, inclusive, a posterior judicialização do processo, um dos principais fatores da baixa eficácia de recolhimento de multas pelos órgãos da administração.

Análise

116. De fato, como já foi apontado, o TAC da ANTT, regulado pelas resoluções internas, está baseado apenas em suas competências regulatórias, então não se pode afirmar que o referido ajuste tenha qualquer atributo de executoriedade automática e extrajudicial, pois, como já foi apontado, depende de fundamentação legal e a Lei 10.233, de 2001, nada dispôs sobre isso.

117. Conforme já citado, as resoluções que tratam do assunto nada dizem respeito quanto à sua executoriedade extrajudicial, podendo apenas penalizar aquele que não cumprir o acordado por meio da retomada – ou início – dos processos de apuração de responsabilidades e aplicação de penalidades contratuais.

118. De qualquer forma, conforme já apontado, isso não invalida o TAC, pois possui respaldo nas competências legais da Agência. No entanto, ao prever apenas a cominação de retomada, ou início, dos processos administrativos, de fato, o ajuste não consegue compelir o compromissário a cumprir com suas obrigações ajustadas.

119. É claro porque acontece. Ora, se a concessionária comete culposamente falta passível de aplicação de penalidade, então o que resta para a empresa será a postergação da condenação ao máximo que conseguir para que, por exemplo, o valor da multa esperada diminua com o tempo, devido à inflação ou mesmo ao capital da empresa que, aplicado em investimentos financeiros, rende frutos que não surgiriam, caso a multa já tivesse sido paga.

120. Portanto, a empresa tem incentivos econômicos na impetração de recursos administrativos em todas as instâncias admissíveis, independentemente de possuir justificativas plausíveis para a infração discutida.

121. Neste diapasão, se o órgão público, no caso a ANTT, passa a oferecer ajuste administrativo em que a empresa infratora é beneficiada com mais tempo para pagar a multa, por meio da suspensão dos processos correlatos de apuração e/ou penalidade, em troca de apenas intenções, e não obrigações – pois, conforme já várias vezes alhures dito, o TAC da ANTT não é autoexecutório – da concessionária, no sentido de intentar acertar, corrigir ou ajustar condutas discrepantes da norma contratual concessória, esta sempre vai ansiar por firmar o acordo, contudo não há incentivos positivos ou negativos para cumpri-lo, pois se ficar imóvel, sem agir ou corrigir nenhuma conduta, no mínimo estará ganhando o tempo da suspensão dos processos, sem arcar com qualquer penalidade adicional pela falta de comprometimento com o ajuste firmado.

122. É notório, como pôde se ver, que os TACs assinados em 27/7/2005 e 20/9/2013, com a TLSA, tiveram baixo índice de cumprimento das obrigações estipuladas.

123. Então, de fato, a regulamentação do TAC, procedida pela Resolução 5.083, de 2016, da forma que está, não tem o condão de garantir a efetividade no cumprimento das “obrigações” compactuadas com o compromissário. De fato, a ausência da autoexecutoriedade extrajudicial dificulta a compulsão do compromissário para o bem da vida intentado pela ANTT. No entanto, há formas, dentro

da discricionariedade dada pela Lei, de se melhorar os mecanismos do TAC em prol da satisfação do interesse público.

124. Um meio que, a princípio, poderia ser utilizado como barganha ante empresas infratoras é a possibilidade de parcelamento regular de dívidas não vencidas, com fulcro na Resolução 3.561, de 2010, caso – e enquanto – cumpra com as obrigações estipuladas. A vantagem da possibilidade do parcelamento, sob a ameaça de vencimento antecipado de toda a dívida de uma vez em caso de descumprimento, induzirá alinhamento das empresas concessionárias para os objetivos perseguidos pela ANTT. Ademais, conforme § 3º do art. 1º da referida Lei, o pedido de parcelamento se torna confissão de dívida para fins de direito tributário e instrumento hábil para inscrição no Cadin e em Dívida Ativa, não pedindo assim discussões de mérito sobre o procedimento no âmbito do judicial, o que favorece a também a redução dos imbrólios jurídicos em torno da legalidade das multas aplicadas em cada caso concreto que amontoam as varas federais.

125. Claro que há de depender de uma comparação entre o valor monetário das obrigações a serem assumidas frente ao valor das dívidas a serem parceladas. Uma dívida de R\$ 1.000,00 não vai compelir um infrator a cumprir com obrigações de alguma natureza no valor de R\$ 10 milhões, por exemplo.

126. Quanto ao caso concreto, de um lado, deve-se mencionar que os TACs firmados, até o momento no âmbito da ANTT, foram construídos com base na Resolução 442, de 17 de fevereiro de 2004, e posteriormente na Resolução 5.083, de 27 de abril de 2016, portanto, aqueles que assinaram o acordo o fizeram dentro da estrita juridicidade do termo, redigido conforme a norma interna da agência reguladora.

127. Por outro, a diretoria colegiada, ao aprovar as referidas Resoluções 442, de 2010, e 5.083, de 2016, teria, a princípio, alguma dificuldade em apreciar que a cominação atualmente existente no normativo seria insuficiente para os objetivos que se quer alcançar, pois tais conclusões surgem mais facilmente na análise dos casos concretos, como é o caso dessa instrução.

128. Portanto, apesar de, nesse ponto específico, não se vislumbrar máculas nos TACs ora analisados, a inexistência de consequências diretas e passíveis de serem impostas na hipótese de descumprimento dos TACs devido à falta de previsão clausular mostra-se grave, pois afasta as condutas dos administrados do interesse público, pois a finalidade do TAC não é alcançada com sua assinatura pela ANTT. Soma-se a isso a materialidade (os projetos de infraestrutura são da ordem de bilhões de reais) e relevância para o contexto econômico-social do país das relações contratuais manipuladas por meio dos TACs.

129. Logo, agora em diante, em vista da gravidade, mostra-se necessário determinar à ANTT **que se abstenha de assinar Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) que apenas prevejam como cominação a adoção das providências necessárias à instauração do processo administrativo para apuração das responsabilidades e aplicação das penalidades cabíveis ou ao seu prosseguimento, se anteriormente instaurado, conforme preceitua o § 2º do art. 16 da Resolução ANTT 5.083, de 27 de abril de 2016, pois tal cominação não é capaz de compelir os compromissários com quem a Agência assina termo de ajustamento de conduta ao integral cumprimento das obrigações estipuladas na avença, o que afronta o Princípio da Finalidade Administrativa e da Supremacia do Interesse Público.**

130. Ainda, propõe-se recomendar à ANTT **para que revise a Resolução 5.083, de 27 de abril de 2016, de modo a estabelecer em seu conteúdo a inclusão de incentivos positivos (prêmios) e negativos (cominações), dentro da discricionariedade que a Lei permite, nos Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) assinados pela Agência, de modo a efetivamente induzir os compromissários ao integral cumprimento das obrigações avençadas, em respeito aos Princípios da Eficiência, Finalidade Administrativa e da Supremacia do Interesse Público.**

131. Com relação aos TACs analisados nessa instrução, conforme foi visto acima, e será acentuado na próxima seção abaixo, eles não lograram êxito no cumprimento das obrigações estipuladas; foram já oficialmente descartados como meios de ajuste das irregularidades da concessionária, pois essa não cumpriu seus termos nos prazos estipulados; por último, não têm mais o condão de produzir efeitos jurídicos nas relações contratuais entre a TLSA e o poder concedente. Por isso, dispensa-se qualquer medida saneadora a respeito desses ajustes.

132. Ante ao exposto até o momento, superada a questão da legalidade, passa-se a análise da efetividade dos TACs firmados com a TLSA conforme solicitado no item “d” da SCN.

Da efetividade dos TACs em tela

133. De fato, especificamente com relação aos TACs assinados com a TLSA, percebe-se baixa efetividade dos ajustes em induzir a concessionária a cumprir com as obrigações estipuladas na avença.

134. No que tange a esse ponto, com vistas ao atendimento da Solicitação do Congresso Nacional, passa-se a tecer alguns comentários a respeito. Proceder-se-á a uma breve análise dos problemas identificados que ensejaram a assinatura dos TACs de 27/7/2005 e 20/9/2013, as obrigações estipuladas em cada um dos ajustes, o grau de seu cumprimento e situação atual.

135. O contrato de concessão estabelecia as seguintes metas de produção e segurança para o primeiro quinquênio da concessão:

5.1 – DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

(...)

- 0,9 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no primeiro ano;
- 1,2 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 2º ano;
- 1,5 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 3º ano;
- 1,7 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 4º ano;
- 1,8 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 5º ano.

(...)

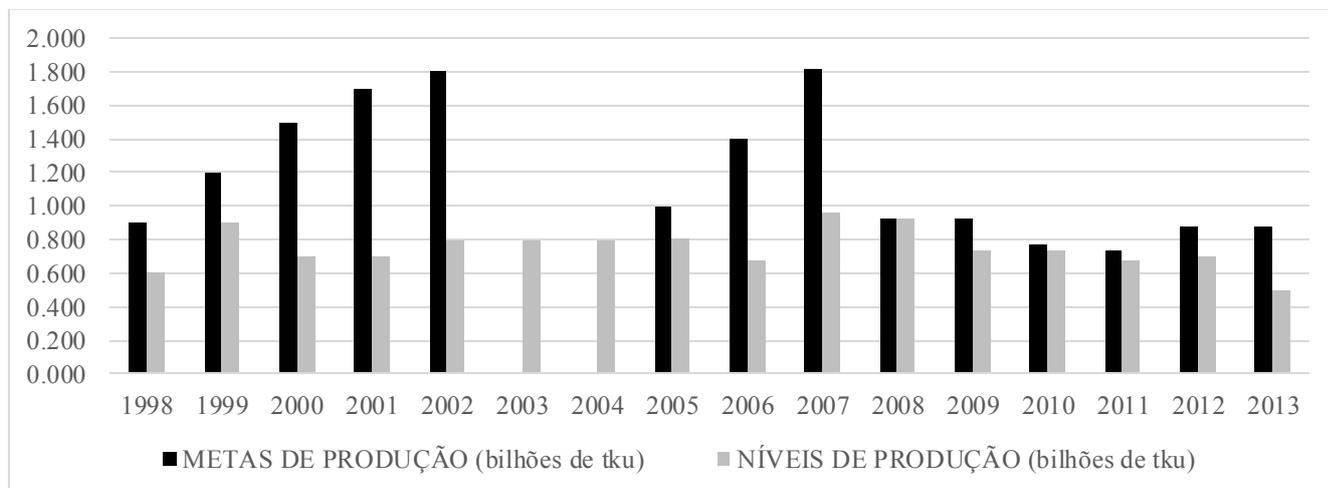
5.2 – DA SEGURANÇA DO SERVIÇO

(...)

- 5% até ao final do 1º ano;
- 15% no 2º ano;
- 25% no 3º ano;
- 35% no 4º ano;
- 40% no 5º ano. (Contrato de concessão assinado em 31/12/1997, peça 55, p. 5-6)

136. Tais metas se encontram estipuladas nos gráficos abaixo. Vê-se que, para o primeiro quinquênio da concessão, a concessionária já não tinha cumprido com as metas estipuladas, seja de produção seja de segurança, em nenhum dos anos considerados.

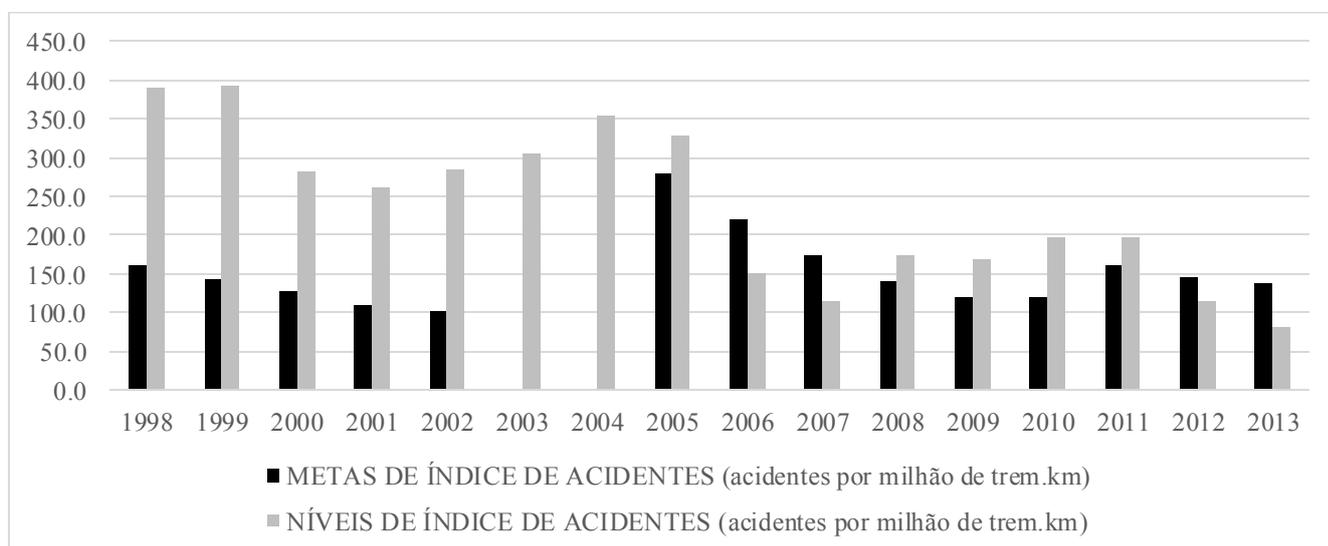
Gráfico 1: Comparação das metas pactuadas com os níveis de desempenho alcançados anualmente pela TLSA ao longo da concessão



Fonte: TC 010.453/2014-8, peça 207, p. 6. Nota: nos exercícios de 2003 e 2004, não houve estipulação prévia de metas de produção pelo Poder Concedente, visto que na ocasião a ANTT ainda se encontrava em fase de estruturação.

137. Os anos de 2003 e 2004 foram anos atípicos na estipulação das metas, pois como a ANTT se encontrava em estruturação, não houve tempo suficiente para a pactuação de metas para esse período. Ressalta-se ainda que, antes de 2005, não havia ainda agência reguladora estruturada, motivo pelo qual não houve processo administrativo de verificação do cumprimento de metas contratuais.

Gráfico 2: Comparação das metas pactuadas com os níveis de redução de acidentes alcançados anualmente pela TLSA ao longo da concessão



Fonte: TC 010.453/2014-8, peça 207, p. 6. Nota: nos exercícios de 2003 e 2004, não houve estipulação prévia de metas de produção pelo Poder Concedente, visto que na ocasião a ANTT ainda se encontrava em fase de estruturação.

138. Com relação às metas de segurança, houve apenas o cumprimento nos anos de 2006, 2007, 2012 e 2013, não porque tenham efetivado medidas de precaução e prevenção de acidentes, mas muito provavelmente porque a produção de transporte ferroviário na malha nordeste estava em níveis baixos – e em diminuição, ano após ano – o suficiente para sequer provocar acidentes em quantidade substancial.

139. Para corroborar tal afirmativa à peça 57, p. 5, se encontra o Parecer 1/2011/FF/Urce, de 6/9/2011, em que se consignou:

2) o baixo índice de acidentes no trecho também não serve de escusa por parte da Concessionária, tendo em vista que o transporte executado na linha em análise se caracteriza apenas como esporádico

ou eventual, (...)

140. A partir de 2005, houve a estipulação de metas pelo TAC assinado em 27/7/2005 com a então Companhia Ferroviária do Nordeste (peça 4).

[Metas de Produção para o quinquênio 2005-2009]

Janeiro a Dezembro de 2005: 1 bilhão de toneladas.kilômetro úteis;

Janeiro a Dezembro de 2006: 1,40 bilhões de toneladas.kilômetro úteis;

Janeiro a Dezembro de 2007: 1,82 bilhões de toneladas.kilômetro úteis;

Janeiro a Dezembro de 2008: 1,94 bilhões de toneladas.kilômetro úteis;

Janeiro a Dezembro de 2009: 2,05 bilhões de toneladas.kilômetro úteis;

[Metas de Segurança para o quinquênio 2005-2009]

Janeiro a Dezembro de 2005: redução de 20,90% em relação ao índice de referência;

Janeiro a Dezembro de 2006: redução de 21,43% em relação ao índice do ano anterior;

Janeiro a Dezembro de 2007: redução de 20,45% em relação ao índice do ano anterior;

Janeiro a Dezembro de 2008: redução de 20,00% em relação ao índice do ano anterior;

Janeiro a Dezembro de 2009: redução de 14,29% em relação ao índice do ano anterior; (peça 4, p. 6)

141. O objeto deste TAC, como foi visto, consistia em uma série de itens com fins de recuperação operacional da infra e superestrutura da via permanente nos trechos Jorge Lins – Salgueiro e Catende – Propriá, bem assim do compromisso de a CFN apresentar uma proposta de solução para os problemas identificados no Ramal de Macau, e do material rodante arrendado que ainda pudesse ser recuperado, em vista da postergação não justificável da manutenção e de investimentos na via permanente e no material rodante, causando impacto negativo na prestação dos serviços à sociedade.

142. Ademais, registre-se que as multas aplicadas pela ANTT no âmbito do processo administrativo ANTT 50500.003081/2003-98 (notificações de autuação 221.058, 221.059, 221.060, 221.061, 221.062, 221.063, 221.064, 221.065, 221.066, 221.067 e 221.068) foram incluídas no TAC, de modo que deveriam ser pagas, sob pena de implicar a abertura de processo para apurar os fatos irregulares e aplicar as penas cabíveis, por força do item 3.3 do acordo (peça 4, p. 7).

143. Constata-se que as metas de produção estipuladas no TAC já eram inferiores aos valores estipulados em contrato para o quinquênio anterior (1999-2004), mas mesmo assim a concessionária não conseguiu alcançá-las.

144. Em vista do não cumprimento das metas, foram abertos processos administrativos, ano após ano, para averiguação de responsabilidade e aplicação de penalidade, conforme abaixo:

a) **Processo Administrativo ANTT 50500.056642/2006-02** – Não cumprimento das metas de produção e segurança para o ano de 2005: Acatou as justificativas da concessionária quanto ao alcance das metas de produção, mas não quanto às metas de segurança, motivo pelo qual a concessionária recebeu advertência administrativa;

b) **Processo Administrativo ANTT 50500.007004/2008-11**– Não cumprimento das metas de produção e segurança para o ano de 2006: Acatou todas as justificativas da concessionária;

c) **Processo Administrativo ANTT 50500.043478/2008-11** – Não cumprimento das metas de produção para o ano de 2007: Acatou todas as justificativas da concessionária e ainda repactuou as metas de produção para os anos 2008 e 2009 para o valor de 0,93 bilhões de tku. Sobre o assunto, a nota técnica que analisou as justificativas da concessionária e o pleito de repactuação das metas de produção para 2008 e 2009 consignou:

5.2 O Estudo Técnico – que constitui o Anexo I desta nota técnica, realizado pela Gerec com base

no trabalho realizado pela consultoria Ernst & Young em parceria com a Esalq-Log (...) identifica que os valores de metas em tku propostos pela Transnordestina (...) para os anos 2008 e 2009, se apresenta (*sic*) mais superior à projeção obtida na tendência de captação de carga da Esalq-Log (...)

5.2.1 O aprofundamento da análise baseado em dados de produção de transporte do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte – SAFF e na série histórica de produção de transportes da Concessionária no período de 2003 a 2007, onde mostra que a produção da Transnordestina nunca ultrapassou **1 bilhão de tku anual**, é razoável repactuar metas factíveis para os anos de 2008 e 2009. O referido estudo propõe, apesar da proposta mais agressiva da Concessionária e do resultado da metodologia que utiliza as tendências do Estudo da Esalq Log, novas metas de repactuação conforme tabela seguinte:

Tabela 1 – Análise de Metas de Produção de 2008 e 2009

Comparação de Metas de Produção de Transporte – Bilhões de tku 2008-2009		
Ano	2008	2009
Proposta Transnordestina	1,13	1,35
Projeção ESALQ LOG ICD 14, mais conservadora	1,04	1,12
Proposta factível	0,93	0,93

Fonte: peça 58, p. 9

d) **Processo Administrativo ANTT 50500.035782/2009-81** – Não cumprimento das metas de produção e segurança para o ano de 2008: Em que pese a meta ter sido reduzida abaixo do valor proposto pela TLSA, esta não conseguiu cumprir com a meta estabelecida para a produção e para a segurança. As justificativas apresentadas não foram acolhidas pela Deliberação 188, de 16 de junho de 2010. Foi expedido auto de infração 101, de 23/7/2010. A concessionária foi informada pela Notificação 221.101, de mesma data. Mas, após recurso, a ANTT resolveu reconsiderar sua decisão e assim acolher as justificativas, por meio da Resolução ANTT 3.773, de 1º/2/2012; e

e) **Processo Administrativo ANTT 50500.017812/2010-10** – Não cumprimento das metas de produção e segurança para o ano de 2009: As justificativas para o descumprimento não foram acatadas, razão pelo qual foi notificada da penalidade pecuniária de R\$ 1.539.966,55 (auto de infração 102, de 25/1/2011) por meio da notificação de 221.102, de mesma data, atualizada para R\$ 1.818,575,76.

145. Com relação às multas aplicadas no âmbito do processo administrativo ANTT 50500.003081/2003-98, registre-se que a TLSA não só não pagou as multas, descumprindo condição para a prevenção da rescisão do acordo assinado em 27/7/2005, como ingressou em juízo com pedido liminar em 28/11/2011, o qual foi deferido pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região (peça 59).

146. De qualquer forma, conforme foi visto, com apenas o descumprimento do alcance das metas de produção e de segurança para 2005 já era o suficiente para a quebra do acordado no TAC, por força do item 4 – Das Penalidades. Nada obstante, o desenho regulatório do TAC de 2005 foi tão frágil que nem a cominação de retomada dos processos administrativos de apuração de responsabilidade ou aplicação de penalidade tinham consequências diretas sobre a concessionária, pois não havia processos abertos de apuração de infrações, com exceção de um: o 50500.003081/2003-98. Portanto, para a concessionária continuar cumprindo ou não o acordo não tinha a menor diferença. Tanto que ela entrou com liminar para suspender o pagamento das multas do processo acima mencionado e ainda não cumpriu com as obrigações estipuladas com relação à recuperação da via permanente e do material rodante, como vai ser visto adiante.

147. Sobre o assunto, o 1º Relatório de Acompanhamento do TAC (peça 60, p. 1) determinou as datas limites para a conclusão das recuperações estipuladas no TAC.

ITEM 2.1.3 – PRAZOS DEFINIDOS POR TRECHO.

Linha CENTRO – Trecho Jorge Lins-PE a Salgueiro-PE – A Data limite para conclusão dos serviços é 27 de julho de 2009

Linha SUL – Trecho Catende-PE a Propriá-SE – A data limite para conclusão dos serviços é 27 de

julho de 2007

Ramal de Macau – A proposta para sanar as deficiências entre os trechos de Paula Cavalcanti – Parnamirim e Ceará Mirim-Macau deverá ser apresentada até 30 de dezembro de 2005.

148. Com relação às deficiências do Ramal de Macau, a concessionária se limitou a suspender o oferecimento de serviço de transporte de cargas por falta de demanda (peça 61, p. 2), o que, para a ANTT, foi considerado cumprimento do item 2.1.3.3 que demandava proposta de solução para os problemas na via permanente do Ramal de Macau nos trechos de Paula Cavalcanti – Parnamirim e Ceará Mirim – Macau.

ITEM 2.1.3.3 – RAMAL DE MACAU

Foi entregue pela CFN a carta nº CEX-PRCFN-108/05, de 20.12.2005, solicitando a suspensão do serviço de transporte ferroviário de carga nos ramais e sub-ramais ferroviários na jurisdição do estado do Rio Grande do Norte (ramal Paula Cavalcanti – Macau), tendo em vista a inexistência de demanda comercial capaz de justificar a manutenção operacional do trecho.

149. Mais tarde, a ANTT estendeu o prazo para a finalização da recuperação do trecho Catende – Propriá até 31/12/2008, por meio da Deliberação 310, de 26/7/2007. E depois, após novo pedido da TLSA, para 30/4/2010, pela Resolução 3.371, de 17 de dezembro de 2009.

150. Não se sabe, pelos autos, se o trecho foi recuperado. Apenas há notícias sobre fortes chuvas que ocorreram nos estados de Pernambuco e Alagoas, do dia 19 ao dia 22 de junho de 2010, nos estágios finais da obra de recuperação.

151. Com relação ao trecho Jorge Lins – Salgueiro, o prazo parece ter sido desprezado, pois, não há informações nos autos de que a concessionária tenha pedido prorrogação do prazo e nem de que a ANTT tenha procurado intimar a concessionária de sua situação de inadimplência.

152. É certo que, no período, em vista da recém assinatura do protocolo de intenções com a União e outras entidades públicas a fim de construção do projeto Ferrovia Nova Transnordestina, houve mudanças conceituais no desenho da malha a ser construída, entre outras pendências, como a de obtenção de financiamento pelo Finor que exigia do devedor sua inscrição na Comissão de Valores Mobiliários como companhia aberta, tais fatores de certo acabam por atrasar a obra. No entanto, o acordo da ANTT com a CFN, não era condicionado a financiamentos, mas sim era uma obrigação contratual direta da concessionária em recuperar o patrimônio ferroviário avariado.

153. Mais adiante, enquanto se aplicava multa por descumprimento das metas de 2008 e se concluía pelo não acolhimento das justificativas para cumprimento das metas de 2009, a ANTT pactuou novas metas com a TLSA para o quinquênio 2010-2014, por meio dos anexos da Resolução 3.550, de 21 de julho de 2010, abaixo reproduzidos, as quais, por sinal, previam produção aquém dos valores alcançados em anos anteriores.

Tabela 2 – Anexos da Resolução ANTT 3.550, de 21 de julho de 2010

ANEXO I

Transnordestina Logística S.A	
METAS DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO	
PERÍODO	PRODUÇÃO DE TRANSPORTE
Janeiro a Dezembro de 2010	0,77 bilhão de toneladas quilômetro úteis
Janeiro a Dezembro de 2011	0,86 bilhão de toneladas quilômetro úteis
Janeiro a Dezembro de 2012	7,11 bilhão de toneladas quilômetro úteis. (*)
Janeiro a Dezembro de 2013	7,40 bilhão de toneladas quilômetro úteis. (*)
Janeiro a Dezembro de 2014	7,85 bilhão de toneladas quilômetro úteis. (*)

(*) Valores vinculados à entrada em operação do Projeto da Nova Transnordestina em 2012, que deverá ser de 7,11 bilhões de tku para o primeiro ano de operação e 7,40 e 7,85 bilhões de tku, para os anos subsequentes. Caso não entre em operação no quinquênio, a Concessionária deverá atingir as metas de 0,91; 0,95 e 1,01

bilhões de tku para os anos 2012, 2013 e 2014, respectivamente, relativas à malha existente.

ANEXO II

Transnordestina Logística S.A	
METAS DE REDUÇÃO DE ACIDENTE	
PERÍODO	ÍNDICE DE REDUÇÃO DE ACIDENTES POR MILHÃO DE TRENS.KM
Janeiro a Dezembro de 2010	28,10% (1)
Janeiro a Dezembro de 2011	8,33%
Janeiro a Dezembro de 2012	52,36% (*)
Janeiro a Dezembro de 2013	43,02% (*)
Janeiro a Dezembro de 2014	2,18% (*)

(*) Valores vinculados à entrada em operação do Projeto Nova Transnordestina em 2012, que deverá ser de 7,11 bilhões de tku para o primeiro ano de operação e 7,40 e 7,85 bilhões de tku, para os anos subsequentes. (...)

Fonte: ANTT. Disponível em < http://www.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=3734>. Acesso em: 23/3/2017.

154. As metas reduzidas para o quinquênio 2010-2014 não foram baixas o suficiente para que a concessionária as alcançasse, o que ensejou, ano após ano, a abertura de novos processos administrativos para apuração de responsabilidades e aplicação de penalidades, como pode ser visto abaixo:

a) **Processo Administrativo ANTT 50500.033721/2011-02** – Não cumprimento das metas de produção e de segurança para o ano de 2010: As justificativas para o descumprimento não foram acatadas, razão pelo qual foi aplicada multa (auto de infração 17, de 31/10/2011), no valor de R\$ 1.672.646,96. A concessionária foi notificada na mesma data. Mas, por meio da Resolução 3.712, de 25 de agosto de 2011, a Diretoria Colegiada resolveu acolher as justificativas da concessionária quanto ao descumprimento das metas de produção apenas. E ainda diminuiu, ainda mais, as metas para os demais anos do quinquênio para os seguintes valores:

Tabela 3 – Novas metas estipuladas pela Resolução ANTT 3.712, de 25 de agosto de 2011.

	Meta de Produção	Meta de Redução de Acidentes
2011	0,736 bilhões de tku	160 acidentes por milhão de trem.km
2012	7,034 bilhões de tku	52,41 acidentes por milhão de trem.km
2013	7,318 bilhões de tku	29,86 acidentes por milhão de trem.km
2014	7,766 bilhões de tku	29,21 acidentes por milhão de trem.km

Fonte: ANTT. Disponível em: < http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4712/Resolucao_n__3712.html>. Acesso em: 23/3/2017.

b) **Processo Administrativo ANTT 50500.066698/2012-13** – Não cumprimento das metas de produção e de segurança para o ano de 2011: As justificativas para o descumprimento não foram acatadas, razão pelo qual foi aplicada multa (auto de infração 12, de 2/10/2011), no valor de R\$ 1.469.962,22. A concessionária foi notificada na mesma data;

c) **Processo Administrativo ANTT 50500.118433/2013-81** – Não cumprimento das metas de produção para o ano de 2012 (vale lembrar que a partir de 2012 as metas passaram a ser estipuladas por trecho da malha): em vista da assinatura do TAC e considerando que este ajuste havia determinado a suspensão da apuração de responsabilidade e aplicação de penas cabíveis, enquanto a concessionária estivesse adimplente com suas obrigações compromissais. No entanto, por meio do Despacho 340/2015/Gerof/Sufer/ANTT, de 30/12/2015, em que se detectou que a TLSA havia descumprido com suas obrigações estipuladas no TAC ao descumprir com as metas de produção de 2013, o processo foi desarquivado para apuração. Houve a análise das justificativas da concessionária, as quais não foram acatadas. A concessionária foi notificada em 16/8/2016 e apresentou recurso contra a decisão a qual não há informações nos autos da respectiva análise técnica; e

d) **Processo Administrativo ANTT 50500.062687/2014-18** – Cumprimento das metas de produção para o ano de 2013 apenas em 5 dos 51 trechos que fazem parte da malha nordeste. As justificativas para o descumprimento não foram acatadas. Foi aplicada penalidade de advertência pelo descumprimento.

155. Em 20/9/2013, embora a TLSA, antiga CFN, estivesse inadimplente com as obrigações assumidas no TAC de 27/7/2005 – pois não terminou as obras de recuperação dos trechos Catende – Propriá e Jorge Lins – Salgueiro, além de não ter pago as multas aplicadas no âmbito do processo administrativo ANTT 50500.003081/2003-98, o que, a princípio, deveria prevenir que esta empresa pudesse assinar novo TAC com a ANTT, esta concessionária firmou novo ajuste com a Agência.

156. Baseando-se novamente apenas na punição de retomada dos processos administrativos de apuração de responsabilidade e aplicação de pena em caso de descumprimento, a qual, como se pôde perceber com o anterior ajuste, não foi o suficiente para compelir a concessionária à sua adimplência compromissória, o TAC previu as seguintes obrigações para a concessionária (peça 3, p. 3-5):

a) recuperação da malha nordeste: de forma que a recuperação permita a circulação de trens com velocidade máxima autorizada de 25 km/h para o trem tipo utilizado, com prazo para terminar até 22/1/2017: dentro desta obrigação se incluía a construção de trechos não existentes, como Eliseu Martins (PI) – Trindade (PE) – Salgueiro (PE) – Suape (PE) e Salgueiro (PE) – Missão Velha (CE), os quais foram incluídos na concessão por meio do 1º Termo Aditivo ao contrato de 31/12/1997;

b) pagamento das sanções pecuniárias de todos os processos arrolados no ajuste que tenham fins de aplicação de penalidade, no valor atualizado de R\$ 10.275.458,28, a ser pago em sessenta parcelas mensais;

c) alcançar as metas de produção e segurança para o período 2013-2017;

d) cumprimento das normas de comunicação de acidentes; e

e) recolhimento de receitas alternativas que se encontravam, até a data da assinatura do TAC, pendentes de pagamento.

157. No entanto, pela Nota Técnica 33/Gecof/2015, de 12/11/2005, já se percebia que a concessionária não iria cumprir novamente com as obrigações estipuladas. No que tange aos serviços de recuperação da Linha Tronco São Luís, à data, só havia 19% das obras executadas e, quanto à Linha Tronco São Luís, esta estava com 51% das obras executadas. Ressalta-se que já se tinham passado dois anos do prazo dado pelo TAC e restava apenas 10 meses para findá-lo (peça 62, p. 9).

158. Na Nota Técnica 245/GPFER/Sufer/2015, de 13/11/2015, indicava-se que mesmo os trechos/lotes de obras informados pela concessionária como 100% concluídos precisavam de complementações, na avaliação dos técnicos da Agência, a exemplo das passagens de nível implantadas que diferiam das especificadas no projeto autorizado (peça 63, p. 2). Ainda, informou-se também que várias ações sob responsabilidade da concessionária não estavam sendo cumpridas no prazo estabelecido, ocasionando sucessivas remarcações (adiamentos na conclusão). A referida nota conclui o seguinte (peça 63, p. 5-6):

4. RECOMENDAÇÃO DE PROVIDÊNCIAS

4.1. Considerando que, conforme o exposto, a Concessionária sucessivamente posterga a apresentação do cronograma da obra, sem indicação do plano de recuperação dos atrasos;

4.2. Considerando a baixa execução física dos lotes cujos prazos já expiraram ou estão em vias de expirar, a exemplo do lote MVP 4 com 0% de execução física, em que pese o prazo ter expirado em 22/10/2015;

4.3 Considerando as defasagens entre os avanços físicos realizados e os avanços físicos estimados para cumprimento do prazo contratual, conforme indicado na tabela 2;

4.4. Considerando que as penalidades indicadas na tabela 3 não tem gerado, por parte da

Concessionária, ações de replanejamento nem tampouco metas para recuperação dos atrasos da obra;

4.5 Recomenda-se que a Diretoria da Agência seja notificada dos seguintes pontos:

a) O monitoramento das obras pela ANTT indica que o empreendimento não será concluído no prazo contratual previsto, qual seja, 22 de janeiro de 2017;

b) O esforço empreendido por esta Agência (fiscalizações de campo, análises dos relatórios de monitoramento, reuniões para saneamento de entraves e aplicação de penalidades) não tem se mostrado efetivo para que os prazos contratuais sejam cumpridos, não tendo ainda a Concessionária apresentado plano de recuperação dos atrasos identificados.

c) As determinações exaradas por meio do Ofício nº 182/2015/DG/ANTT, no que se referem ao acompanhamento do empreendimento, não foram cumpridas no prazo estabelecido pela Diretoria.

159. E mais, pelo Memorando 25/2016/Gecof/Sufer, de 6/1/2016, observou-se que a concessionária não estava cumprindo os prazos para a comunicação de acidentes ferroviários graves em 24 horas e o envio de laudos em 30 dias, conforme estabelece a Resolução ANTT 1.431, de 2006, que disciplina os procedimentos de comunicação de acidentes, um dos itens acordados no TAC (peça 68, p. 1).

160. Em 26/1/2016, a equipe técnica da Agência emitiu a Nota Técnica 1/2016/Gerof/Sufer/ANTT (peça 64), em que se procedeu a uma análise do cumprimento pela concessionária TLSA das obrigações ajustadas pelo TAC de 20/9/2013, e concluiu que:

a) a Ferrovia Transnordestina Logística S.A descumpriu com as metas de produção estabelecidas para o ano de 2013, motivo pelo qual se decidiu pela aplicação de advertência à concessionária;

b) a falta detectada quanto às metas de 2013 desencadeou o desarquivamento do processo de apuração de responsabilidade (50500.062687/2014-18) para as metas de 2012, que estava suspenso por força dos termos do TAC;

c) a Nota Técnica 33/2015/Gecof/Sufer, já apontava problemas com relação ao cumprimento dos prazos previstos no TAC para recuperação da Malha I, em especial a recuperação do trecho da Linha Tronco São Luís e da Linha Tronco Norte Fortaleza;

d) a concessionária não vinha envidando esforços suficientes, no sentido de cumprir suas obrigações contratuais com relação à implantação da Malha II (implantação da Ferrovia Nova Transnordestina) e conseqüentemente se afastado da obrigação de recuperar da Malha I (malha original), obrigação essa prevista no TAC em tela; e

e) a concessionária vem descumprindo a obrigação contida no item 2.iv do TAC, a respeito da comunicação de acidentes na forma regulamentar.

161. Ante a situação, a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (Sufer/ANTT) decidiu declarar, por decisão administrativa de 2/5/2016, que a concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S.A. havia descumprido o Termo de Ajuste de Conduta, assinado em 20/9/2013. (peça 66)

162. Em 1º/7/2016, por meio do Memorando 75/2016/GPFER/Sufer (peça 67, p. 1), em que se analisou o grau de cumprimento da TLSA, referente a obra de remodelação do trecho Pecém (CE) - Missão Velha (CE), informou-se que dos 11 lotes de construção do trecho, a maioria já se encontrava com o prazo de término expirado e, mesmo assim, nenhum deles tinha passado para fase de colocação da superestrutura – a maioria sequer tinha começado as obras de infraestrutura da via permanente, conforme tabela de acompanhamento abaixo reproduzida.

Tabela 4 – Acompanhamento das obras do trecho Missão Velha (CE) – Pecém (CE)

Trecho/Lote	km	IMISSÃO/POSSE	INFRA	OAE	SUPER	TOTAL	PRAZO CONTRATUAL
Missão Velha - Pecém (MVP)	526	85%	19%	13%	0%	15%	22/01/2017
MVP 01	50	99%	85%	80%	0%	69%	02/04/2015
MVP 02	50	98%	72%	51%	0%	56%	22/06/2015
MVP 03	50	99%	37%	10%	0%	27%	22/08/2015
MVP 04	51	91%	2%	0%	0%	1%	22/10/2015
MVP 05	50	100%	0%	0%	0%	0%	22/12/2015
MVP 06	50	100%	0%	0%	0%	0%	22/02/2016
MVP 07	55	100%	0%	0%	0%	0%	22/04/2016
MVP 08	46	82%	0%	0%	0%	0%	22/06/2016
MVP 09	46	58%	0%	0%	0%	0%	22/08/2016
MVP 10	51	14%	0%	0%	0%	0%	22/10/2016
MVP 11	26	87%	0%	0%	0%	0%	22/01/2017

Fonte: peça 67, p. 2

163. Em suma, de todos os itens arrolados no TAC de 2013 como obrigações a serem cumpridas pela TLSA, a única que foi fielmente cumprida foi a do pagamento mensal parcelado das multas, vencidas e não vencidas, as quais a concessionária havia incorrido, pois era do interesse dela não deixar que as multas, caso não pagas venham a ser cobradas de uma vez em juízo, visto que o ato de parcelamento importa em confissão automática da dívida, passível em inscrição no Cadin e em dívida ativa, conforme § 3º do art. 1º da Resolução 3.561, de 2010. (peça 64, p. 13)

164. Logo, diante dos fatos apresentados, pôde-se concluir que:

a) os TACs assinados em 27/7/2005 e 20/9/2013 previam, como cominação, apenas a abertura, ou prosseguimento, dos processos administrativos, para apurar os fatos e aplicar as penalidades cabíveis;

b) tal cominação era a única possível de ser imposta por força do § 2º do art. 17 da Resolução ANTT 442, de 17 de fevereiro de 2004; atualmente, o § 2º do art. 15 da Resolução 5.083, de 27 de abril de 2016, a qual revogou aquela retromencionada, ainda continua a prever a mesma cominação para descumprimento;

c) tal cominação se mostra frágil em induzir a que o compromissário do TAC cumpra com as obrigações estipuladas, pois não há incentivos negativos realmente críveis a serem impostos em caso de descumprimento; se, após assinar o TAC, a concessionária ficar imóvel, sem agir ou corrigir nenhuma conduta irregular, no mínimo estará ganhando o tempo da suspensão dos processos, sem arcar com qualquer penalidade adicional pela falta de comprometimento com o ajuste firmado;

d) de fato, com relação às obrigações assumidas pela concessionária por meio do TAC assinado em 20/5/2005, seu objeto, na parte mais relevante, além de estipular metas para o quinquênio 2005-2009, consistia em uma série de itens com fins de recuperação operacional da infra e superestrutura da via permanente nos trechos Jorge Lins – Salgueiro e Catende – Propriá, bem assim do compromisso de a CFN apresentar uma proposta de solução para os problemas identificados na via permanente do Ramal de Macau, e do material rodante arrendado que ainda pudesse ser recuperado, em vista da postergação injustificável da manutenção e de investimentos na via permanente e no material rodante, o que estava causando impacto negativo na prestação dos serviços à sociedade; registre-se que as multas

aplicadas pela ANTT no âmbito do processo administrativo ANTT 50500.003081/2003-98 (notificações de autuação 221.058, 221.059, 221.060, 221.061, 221.062, 221.063, 221.064, 221.065, 221.066, 221.067 e 221.068), referentes a irregularidades encontradas na recuperação do trecho São Luís (MA) – Teresina (PI), foram incluídas no TAC, de modo que deveriam ser pagas, sob pena de implicar a abertura de processo para apurar os fatos irregulares e aplicar as penas cabíveis, por força do item 3.3 do acordo;

e) constatou-se que a concessionária não cumpriu com nenhuma das obrigações de recuperação da via permanente dos trechos apontados no ajuste e, mais especificamente com relação ao Ramal de Macau se limitou a solicitar à ANTT a suspensão do tráfego de trens por falta de demanda por transporte;

f) com relação às obrigações convencionadas no TAC, de 20/9/2013, o ajuste previa a recuperação da malha nordeste, de forma que a recuperação permitisse a circulação de trens com velocidade de 25 km/h para o trem tipo utilizado, com prazo para terminar até 22/1/2017: dentro desta obrigação se incluía a construção de trechos não existentes, como Eliseu Martins (PI) – Trindade (PE) – Salgueiro (PE) – Suape (PE) e Salgueiro (PE) – Missão Velha (CE), os quais foram incluídos na concessão por meio do 1º Termo Aditivo ao contrato de 31/12/1997 (conduta analisada no TC 012.179/2016-7, referente a irregularidades no contrato de concessão da Ferrovia Transnordestina); pagamento de todas as sanções pecuniárias já aplicadas, mas ainda não pagas pela concessionária, com exceção do processo administrativo ANTT 50500.066688/2011-99, referente à apuração do pagamento a menor de Receitas Alternativas, no valor atualizado de R\$ 10.275.458,28, a ser pago em sessenta parcelas mensais; alcance das metas de produção e segurança para o período 2013-2017; cumprimento das normas de comunicação de acidentes; recolhimento de receitas alternativas que se encontravam, até a data da assinatura do TAC, pendentes de apuração; e

g) mais uma vez, de forma recorrente, a Ferrovia Transnordestina Logística S.A descumpriu com as metas de produção estabelecidas para o ano de 2013, prazos previstos no TAC para recuperação da Malha I, em especial a recuperação do trecho da Linha Tronco São Luís e da Linha Tronco Norte Fortaleza não foram cumpridos; a concessionária não envidou os esforços necessários, no sentido de cumprir com suas obrigações contratuais com relação à implantação da Malha II (implantação da Ferrovia Nova Transnordestina) e da obrigação de recuperar da Malha I (malha original), obrigações essas previstas no TAC em tela; a concessionária continuou descumprindo com a obrigação contida no item 2.iv do TAC, a respeito da comunicação de acidentes na forma regulamentar.

165. Ante ao exposto, quanto à efetividade dos TACs pode-se **concluir que os ajustes assinados com a TLSA tiveram pouca ou nenhuma efetividade, uma vez que foram reiteradamente descumpridos, pois a Agência não conseguiu induzir a concessionária a cumpri-los devido à falta de incentivos negativos.**

CONCLUSÃO

166. Os autos tratam representação formulada por Auditor Federal de Controle Externo (AUFC) a respeito de possíveis irregularidades encontradas nos Termos de Ajuste de Conduta (TAC) celebrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no âmbito dos contratos de concessão da ferrovia Transnordestina.

167. Em suma, o Representante divide as irregularidades em cinco tópicos: Ilegalidade da regulamentação do TAC no âmbito da ANTT; Ilegalidades no objeto dos TACs firmados no contrato de concessão da Transnordestina; Impossibilidade de execução dos TACs quando de seu eventual descumprimento; Descaracterização dos objetos anteriormente licitados; Promoção de um mercado desequilibrado; Indício de ocorrência de ato de improbidade administrativa. Ainda consignou que haveria indícios de que TACs com mesmo teor de irregularidades estariam ocorrendo no âmbito dos demais contratos de concessão ferroviária e rodoviária.

168. Registre-se ainda que, nos autos do TC 012.092/2016-9, relacionados à solicitação do Congresso Nacional para fiscalização do contrato de concessão da ferrovia Nova Transnordestina, pediu-

se esclarecer, entre outros pontos, a legalidade e a efetividade dos Termos de Ajustamento de Conduta celebrados entre a ANTT e a concessionária.

169. Dessa forma, a presente instrução centrou-se na análise da legalidade e efetividade dos TACs firmados pela Agência com a TLSA, perpassando pela verificação da legalidade dos normativos que regulamentam a celebração desse tipo instrumento no âmbito da ANTT de forma geral.

170. Inicialmente, com relação à regulamentação do TAC no âmbito da ANTT, vê-se que sua existência é válida, eficaz e regular, fundamentada nas competências legais da Agência derivadas da sua lei de criação, contudo, sua utilização não pode ser feita de forma indiscriminada, devendo obedecer ao princípio da indisponibilidade do interesse público, sendo exigível a demonstração de sua vantajosidade para a administração em contraponto à aplicação das sanções administrativas ordinárias.

171. Especificamente em relação aos TACs celebrados com a TLSA, verificou-se que não havia que se falar em alteração das metas contratuais, pois a dinâmica contratual estabelecida com assinatura do contrato de concessão de 31/12/1997, determinava a fixação quinquenal das metas, devendo levar em consideração para tal a realidade econômica do período a ser considerado.

172. Constatou-se, ainda, que o TAC de 20/9/2013 não havia determinado a desconsideração de todo o ano de 2012 para fins de verificação de meta, mas apenas a suspensão da apuração de responsabilidade e consequente processo de aplicação de penalidade enquanto vigesse o acordo e a concessionária compromissária continuasse adimplente no que tange às suas obrigações ajustadas. No entanto, a partir do momento em que se apurou a falta em uma das obrigações do TAC, o processo de verificação foi retomado.

173. Referido TAC, divergentemente do apontado na Inicial, não “negociou punições já aplicadas”, mas sim promoveu acordo para parcelamento de débitos da concessionária. O problema não está na aplicação da multa em si, mas na irregular efetivação do parcelamento após o vencimento dos valores devidos, o que só poderia ter sido realizado após inscrição em dívida ativa, nos termos do art. 37-B da Lei 10.522, de 2002, c/c entendimento exarado na Portaria PGF 954, de 2009.

174. Sobre o parcelamento irregular, tal assunto já está sendo tratado no âmbito do TC 010.453/2014-8, o qual trata de avaliação de conformidade da execução contratual da concessão da ferrovia Transnordestina, o que dispensa medidas saneadoras adicionais a respeito no âmbito do presente processo.

175. Verificou-se, por fim, que a regulamentação atual do TAC, procedida pela Resolução 5.083, de 2016, da forma que está, não tem o condão de garantir a efetividade no cumprimento das “obrigações” compactuadas com o compromissário, por falta de incentivos para seu regular cumprimento.

176. De fato, os TACs assinados em 27/7/2005 e 20/9/2013 previam, como cominação por descumprimento, apenas a abertura, ou prosseguimento, dos processos administrativos, para apurar os fatos e aplicar as penalidades cabíveis. Em consequência, as obrigações estipuladas tiveram níveis baixos de cumprimento nos prazos fixados.

177. Ante o exposto, propôs-se determinar à ANTT que se abstenha de assinar Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) que apenas prevejam como cominação a adoção das providências necessárias à instauração do processo administrativo para apuração das responsabilidades e aplicação das penalidades cabíveis ou ao seu prosseguimento, se anteriormente instaurado, conforme preceitua o § 2º do art. 16 da Resolução ANTT 5.083, de 27 de abril de 2016, pois tal cominação não é capaz de compelir os compromissários com que a Agência assina termo de ajustamento de conduta ao integral cumprimento das obrigações estipuladas na avença, o que afronta os Princípios da Eficiência, da Finalidade Administrativa e da Supremacia do Interesse Público.

178. Ademais, recomendou-se à ANTT para que revise a Resolução 5.083, de 27 de abril de 2016, de modo a estabelecer em seu conteúdo a possibilidade de inclusão de cominações nos Termos de

Ajustamento de Conduta (TAC) que efetivamente irão induzir os compromissários ao integral cumprimento das obrigações avençadas.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

157. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior propondo:

157.1. nos termos do art. 43, inciso I, da Lei 8.443, de 1992, c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que se abstenha de assinar Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) que apenas prevejam como cominação a adoção das providências necessárias à instauração do processo administrativo para apuração das responsabilidades e aplicação das penalidades cabíveis ou ao seu prosseguimento, se anteriormente instaurado, conforme preceitua o § 2º do art. 16 da Resolução ANTT 5.083, de 27 de abril de 2016, pois tal cominação não é capaz de compelir os compromissários ao integral cumprimento das obrigações estipuladas na avença, o que afronta os Princípios da Eficiência, Finalidade Administrativa e da Supremacia do Interesse Público; (parágrafo 129)

157.2. com supedâneo no art. 250, inciso III, do RITCU, recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que revise a Resolução 5.083, de 27 de abril de 2016, de modo a estabelecer em seu conteúdo a inclusão de incentivos positivos (prêmios) e negativos (cominações), dentro da discricionariedade que a Lei permite, nos Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) assinados pela Agência, de modo a efetivamente induzir os compromissários ao integral cumprimento das obrigações avençadas, em respeito aos Princípios da Eficiência, Finalidade Administrativa e da Supremacia do Interesse Público; (parágrafo 130)

157.3. com fulcro nos arts. 1º, inciso II e 38, inciso II, da Lei 8.443/1992 c/c os arts. 1º, inciso II, e 231 do Regimento Interno e 17, inciso II, da Resolução TCU 215/2008, informar à Comissão Externa – Construção da Ferrovia Nova Transnordestina (Cextrane) da Câmara dos Deputados, em referência à alínea “d” do Requerimento 16/2016, objeto do Ofício Pres. 19/2016 (CD), de 27/4/2016, que:

157.3.1. com relação à regulamentação dos Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), vê-se que sua existência é válida e regular e a assinatura dos TACs pela ANTT com a TLSA tem fundamentação legal, com base nas competências regulatórias contidas na Lei 10.233, de 5 de junho de 2001; no entanto, o conteúdo de tal regulamentação, procedida pela Resolução ANTT 5.083, 27 de abril de 2016, não tem o condão de garantir a efetividade no cumprimento das cláusulas compactuadas nos Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) firmados com o compromissário, por falta de incentivos para seu regular cumprimento; (parágrafo 164)

157.3.2. os TACs assinados em 27/7/2005 e 20/9/2013, assinados com a Companhia Ferroviária do Nordeste S.A (CFN) e Transnordestina Logística S.A (TLSA), respectivamente, apenas previam, como cominação pelo descumprimento do Termo de Ajuste de Conduta (TAC), a abertura, ou prosseguimento, dos processos administrativos, para apurar os fatos e aplicar as penalidades cabíveis; em consequência, as obrigações estipuladas tiveram níveis baixos de cumprimento nos prazos estipulados; (parágrafo 164)

157.3.3. ainda, o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado com a Transnordestina Logística S.A. em 20/9/2013 teve como um de seus objetos o parcelamento de dívidas já vencidas, em vez de dar continuidade a processo administrativo regular de cobrança de multas relativas a infrações por descumprimento de metas e outras obrigações contratuais não atendidas pela concessionária, em desrespeito ao § 2º do art. 1º e art. 3º da Resolução ANTT 3.561/2010, que tratam do parcelamento de dívidas, o que ensejou a audiência dos responsáveis, no âmbito do TC 010.453/2014-8; (parágrafo 109)

157.4. com base no art. 4º da Portaria-Segecex 13/2011, dar ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de que a utilização de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) de forma indiscriminada, sem demonstrar a vantajosidade de sua assinatura para a administração em contraponto à regular aplicação das sanções administrativas ordinárias, identificada na assinatura dos Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) de 27/7/2005 e 20/09/2013, afronta o princípio da

indisponibilidade do interesse público; (parágrafo 78)

157.5. retirar destes autos os atributos definidos no art. 5º da Resolução-TCU 215/2008;

157.6. dar ciência desta deliberação, acompanhada do relatório e do voto que a fundamentam, ao Presidente da Câmara dos Deputados e à Comissão Externa – Construção da Ferrovia Nova Transnordestina (CEXTRANE) da Câmara dos Deputados, enviando-lhes, adicionalmente, cópia dessa instrução técnica; e

157.7. retornar os autos a SeinfraPortoFerrovia para continuidade das análises em relação aos demais Termos de Ajustamento de Conduta firmados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

SeinfraPortoFerrovia, 2ª DT, em 24 de
março de 2017.

(Assinado eletronicamente)

David Raick

AUFC - Mat. 8157-4