



## GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

### Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade

#### Comissão de Regulação de Transportes

## Nota Técnica nº 15/SEINFRA/CRT/2021

### PROCESSO Nº 1300.01.0007105/2021-56

**Assunto:** Fundamentação técnica da Minuta de Resolução que estabelece as diretrizes para aferição de desequilíbrio econômico-financeiro e cálculo de reequilíbrio nos contratos de concessão e parcerias público-privadas de infraestrutura de transportes.

### I. INTRODUÇÃO

Trata-se de ato normativo que propõe disciplinar e regulamentar a metodologia de aferição de eventos de desequilíbrio e do respectivo cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro em contratos de concessão e parcerias público-privadas de infraestrutura de transportes.

Neste momento, observa-se a mobilização de esforços no âmbito do Estado de Minas Gerais para o aprimoramento da regulação dos serviços públicos de competência da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra. Consequentemente, o presente ato normativo coaduna-se com premissas dispostas na Agenda Regulatória: Biênio 2021-2022, da citada Secretaria, quais sejam: a previsibilidade e segurança jurídica, diminuição da assimetria de informações, incentivos à qualidade e eficiência e, indiretamente, aumento do investimento privado no Estado.

Isso porque, a normatização atinente à apuração de desequilíbrio e estimação das formas de recomposição de desequilíbrios econômico-financeiros não possui, atualmente, parâmetros objetivos que permitam assegurar aos gestores e fiscais dos contratos, bem como aos parceiros privados, o conhecimento prévio do fluxo de trabalho adotado para a tomada de decisão quanto à matéria. Além disso, em razão da complexidade técnica exigida para a realização de tais atos, as lacunas existentes evidenciam uma dimensão de incerteza para as condutas estatais imprópria à conformidade formal e substancial imposta pelo nosso ordenamento jurídico à atividade administrativa.

Nesse cenário, a padronização proposta pretende enfrentar problemas relativos à ausência de regras procedimentais que orientem o cômputo de desequilíbrios e reequilíbrios econômico-financeiros mediante o estabelecimento de diretrizes e estruturação lógica da realização dos referidos cálculos. Assim, almejam-se melhorias nos processos de trabalho com possibilidade de maior transparência e celeridade nas análises de pleitos de reequilíbrio em aberto e futuros.

De igual modo, almeja-se que a normativa ora proposta contribua para o fortalecimento do ambiente regulatório no Estado de forma a impulsionar a atração de novos investimentos, tendo em vista, inclusive, a ampliação do rol de concessões de serviços no Estado. Registre-se que, conforme dispõe a mencionada Agenda Regulatória: Biênio 2021-2022, a Seinfra prevê aproximadamente R\$ 14,0 (quatorze) bilhões em investimentos, com projetos de extrema relevância, tais como: PPP do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte e a concessão de mais de 3 (três) mil km de rodovias em diversas regiões de Minas Gerais<sup>[1]</sup>.

A partir do exposto, o presente documento apresentará a seguir a fundamentação técnica que respalda a Minuta de Resolução através da definição da pertinência do instrumento quanto à forma, competência, motivação e justificativa dos dispositivos propostos.

## II.1. Da forma e competência para a propositura do ato normativo

Dispõe o art. 2º, inciso II, alínea “a” do Decreto Estadual nº 47.065, de 20 de outubro de 2016, estar no âmbito das atribuições dos Secretários de Estado disciplinar e regulamentar matéria específica de sua competência, por meio, de Resolução. Com efeito, o art. 37, inciso I, da Lei Estadual nº de 30 de maio de 2019, confere ao Senhor Secretário de Infraestrutura e Mobilidade a competência de regular a infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário.

Nesse sentido, o presente ato apresenta-se na forma de Resolução a ser proposta e subscrita, após consideração e aprovação do Senhor Secretário de Infraestrutura e Mobilidade.

Não obstante, no exercício de suas competências legais, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade e Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG, firmaram em 05 de abril de 2021, Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 004 de 05 de abril de 2021, publicada no Diário Oficial em 07/04/2021, que instituiu a Comissão de Regulação de Transportes – CRT, reconhecida como o Ente Regulador dos contratos de concessões e parcerias público-privadas de infraestrutura de transportes firmados pelo Estado de Minas Gerais, a saber:

Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 004, de 05/04/2021, Art. 1º - Fica instituída, no âmbito da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, a Comissão de Regulação de Transportes, que atuará como reguladora dos contratos de concessão de infraestrutura de transportes celebrados no âmbito do Estado de Minas Gerais.

Dentre os principais objetivos da CRT, encontra-se a aplicação do modelo de regulação contratual, especialmente no que tange à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos por ela regulados, prezando-se pela eficiência desses ajustes, além de outras funções necessárias à regulação como a propositura de atos normativos regulamentares, nos termos dos artigos 3º e 4º, incisos I, III e VIII, da Resolução supracitada:

Conjunta SEINFRA/DER nº 004, de 05/04/2021, Art. 3º - A Comissão tem como principal objetivo a aplicação dos modelos de regulação contratual e a normatização dos respectivos fluxos administrativos, visando o equilíbrio econômico-financeiro, a tecnicidade e a segurança jurídica dos contratos, não se confundindo sua atuação com a dos fiscais e gestores de contratos. Art. 4º - Caberá à Comissão de Regulação de Transportes, sem prejuízo de outras funções pertinentes e necessárias à regulação dos contratos de sua área de atuação, as seguintes atividades relacionadas aos contratos de sua área de atuação:

I. Aplicar o modelo de regulação dos respectivos contratos, prezando pela eficiência econômico-financeira e técnica dos contratos; (...)

III. Instruir, analisar e manifestar-se sobre os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de ambas as partes; (...)

VIII. Propor atos normativos regulamentares, visando conferir segurança jurídica, padronização e objetividades aos trâmites inerentes à execução dos contratos regulados; (...).

Nesse prisma, ressalta-se ainda que a atuação da CRT se pauta, conforme artigo 2º da Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 004/2021, nos princípios da tecnicidade, imparcialidade e responsabilidade, equidistância das partes signatárias do contrato e pela preservação da saúde do contrato/projeto em si, consoante recomendam, inclusive, as melhores práticas do Direito Regulatório. Sendo assim, a partir da disciplina acima descrita esta Comissão de Regulação, após efetiva análise, subscreve a primeira versão da Minuta de Resolução ora proposta, bem com sua respectiva avaliação mediante a presente Nota.

## II.2. Dos objetivos e motivação da regulamentação sugerida

Segundo discutido por Oliveira<sup>[2]</sup> substituir investimentos públicos por privados em setores altamente intensivos em capital os quais demandem longos prazos de maturação de investimento, requer regras claras e estáveis, que justifiquem o ingresso de agentes privados. Logo, a arquitetura institucional para formatar a atuação de agentes econômicos em setores de importância para o Estado pode assumir, *lato sensu*, duas abordagens principais: (i) a regulação discricionária, e (ii) a regulação por contrato.

O modelo de regulação por contrato é aquele em que as condições para prestação dos serviços concedidos são definidas no próprio contrato, desde o início da relação contratual. Essa conformação pressupõe, portanto, uma modelagem consistente que distribua adequadamente os riscos entre as partes e que, supostamente, contemple de antemão todas as condições contratuais que deverão ser observadas pelas partes do contrato. Tal modelo foi adotado tradicionalmente pelo Estado de Minas Gerais.

Por sua vez, o modelo de regulação discricionária tem como característica principal a conferência a um Ente Regulador de maior liberdade para alterar premissas e condições originais do contrato ao longo da sua vigência, incluindo temas elementares associados à relação contratual. Em síntese, essa regulação seria delegada às denominadas Agências Reguladoras “independentes”.

Ocorre que, nos setores de infraestrutura, esses modelos teóricos de regulação econômica na prática são percebidos de forma conjugada, de modo que se vislumbra uma mescla de características dos modelos, sugerindo uma alternativa regulatória com maior flexibilidade. Nesse contexto se localiza a proposta de criação da Comissão de Regulação de Transportes do Estado de Minas Gerais, cujo objetivo incorpora o estabelecimento de um modelo híbrido no qual o contrato permanece como instrumento apto a definir as bases elementares da relação entre as partes, porém, o Ente Regulador passa a disciplinar de forma normativa – e não mais contratual – determinados temas estratégicos da concessão, dispensando, com isso, a necessidade de celebração de aditivos contratuais para alterar a disciplina de tais temas ao longo do tempo.

Desse modo, é possível conferir ao regulador maior flexibilidade regulatória para disciplinar determinados temas por meio de resoluções, notadamente, as concernentes a procedimentos, orientações para análises técnicas e para instrução dos processos administrativos. Isso por um lado, confere segurança jurídica às partes contratuais, enquanto, que por outro, dá alguma flexibilidade para que os trâmites administrativos sejam alterados com alguma facilidade diante de eventuais necessidades de melhoria futura. O modelo também confere padronização no tratamento dos processos administrativos dos contratos de concessão e PPP e diminui o custo de transação, o que se mostra de extrema relevância em um contexto em que diversos novos contratos de concessão rodoviária devem ser assinados no horizonte próximo.

Nessa perspectiva corroboram ainda as recentes implementações que vem sendo realizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no âmbito das concessões rodoviárias federais, por meio do Novo Regulamento de Concessões Rodoviárias – RCR. De acordo com as informações da Reunião Participativa nº 001/21, os objetivos da ANTT ao implementar o RCR são: (i) estabelecer em norma única um novo marco regulatório para as concessões rodoviárias federais; (ii) migrar de um modelo regulatório estritamente contratual para um modelo regulatório mais “normativo”; e (iii) relegar para a regulação contratual apenas os elementos de caracterização e pertinência específicas de cada ativo.

Lado outro, os principais motivos indicados pela ANTT para implementação do RCR são: (i) discrepância marcante nos contratos integrantes das quatro etapas do Programa de Concessões de Rodovias Federais – PROCROFE e até mesmo em contratos de uma mesma etapa, gerando alto custo regulatório; (ii) profusão de normas da ANTT tratando sobre o mesmo tema, por vezes com sobreposições/conflitos; (iii) dúvidas sobre o que deve prevalecer em casos de conflitos entre normas e contratos; (iv) rigidez contratual, gerando alto custo de transação e gargalos regulatórios para a malha futura que será concedida nos próximos anos.

Considerando os objetivos e motivação expostos, guardadas as devidas proporções, é possível apontar que a Minuta de Resolução elaborada se conforma com as justificativas apresentadas. Dado que, primordialmente, os objetivos gerais da regulamentação seriam (i) estabelecer regras claras sobre a metodologia de cálculo de eventos de desequilíbrio e de aferição de formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de infraestrutura de transportes no Estado de Minas Gerais; bem como (ii) pautar a análise dos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro em regramentos técnicos e previsíveis conferindo transparência e segurança jurídica à atores e à própria tomada de decisão.

Em decorrência disso, pode-se acentuar que o trabalho desenvolvido se justifica na necessária padronização das apurações supracitadas em consideração dos contratos já existentes e futuros, com vista a evitar discrepâncias entre eles e a exacerbação de custos para a regulação desses contratos.

### **II.3. Da justificativa dos dispositivos propostos**

Em síntese, elaborou-se versão preliminar da Minuta da Resolução após deliberações no âmbito da Comissão de Regulação, a qual foi disponibilizada para consulta pública<sup>[3]</sup> no período de 08 a 16 de setembro de 2021 com posterior prorrogação até 30 de setembro de 2021. Consolidadas as contribuições recebidas observaram-se significativas alterações na primeira versão motivo pelo qual optou-se pela abertura de prazo final para colheita de novas sugestões quanto a segunda versão.

Nesse sentido, a Comissão adotou como método a disponibilização de nova rodada de consulta pública no prazo de 24 de novembro de 2021 a 08 de dezembro de 2021, bem como realizou rodadas de discussão com as concessionárias que possuem contratos vigentes com a Seinfra e outros atores que manifestaram interesse quando da primeira publicação da consulta.

Sendo assim, considerando a complexidade da temática que se pretende regulamentar nota-se que houve intensivo debate quanto à proposta que culminou na versão final ora apresentada.

Nesta procurou-se evidenciar de maneira mais objetiva quais as diferenças de metodologia para as modalidades de reequilíbrio econômico-financeiro via utilização do Fluxo de Caixa Original – FCO e Fluxo de Caixa Marginal – FCM. Para isso, foi criado um Capítulo específico para mensuração de desequilíbrio e tratamento das formas de recomposição para a primeira modalidade (FCO) e outro Capítulo com a mesma divisão e previsões específicas para o FCM. Tal segmentação decorreu de sugestões recebidas na primeira consulta pública, visto que alguns participantes apresentaram questionamentos que evidenciaram a falta de clareza em relação às diferenças entre as modalidades e suas formas de aplicação.

Desse modo, a Resolução conta nesta versão final com 93 (noventa e três) artigos divididos em 4 (quatro) Capítulos: Capítulo I dispõe sobre os conceitos observáveis pelo ato normativo, Capítulo II que faz referência ao Fluxo de Caixa Original e contabiliza duas Seções, sendo a segunda composta por 7 (sete) Subseções. Além disso, tem-se o Capítulo III também com duas Seções, sendo a segunda composta por 7 (sete) Subseções. E, por fim, o Capítulo IV descreve as Disposições Finais do ato regulamentar.

Para mais, destaque-se que os dois primeiros dispositivos da normativa trazem as definições de conteúdo e aplicação das regras contidas na Resolução, de forma que, o artigo 2º contém as determinações para a superação de eventuais conflitos entre as regulamentações previstas nos contratos e por essa normativa.

Neste ponto, cumpre sublinhar que as previsões dispostas no artigo 2º são baseadas nas regras definidas pela ANTT no âmbito do já mencionado Novo Regulamento de Concessões Rodoviária – RCR. Para mais, elas foram definidas em consideração do conteúdo da presente regulamentação. Isso porque as disposições elaboradas versam sobre opções eminentemente procedimentais cujo único objetivo é disciplinar trâmites e a instrução dos cálculos de desequilíbrio e reequilíbrio dirigidos à

Seinfra, até então sem qualquer orientação normativa a trazer segurança jurídica e transparência aos processos.

Como regra geral a aplicação de lei nova enseja indispensavelmente a salvaguarda do direito adquirido em prol do princípio da segurança jurídica. Nesse sentido, dispõe nosso ordenamento jurídico, a saber:

Constituição Federal de 1988, Art. 5º, inciso XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, Art. 6º A Lei em vigor terá efeito imediato e geral, respeitados o ato jurídico perfeito, o direito adquirido e a coisa julgada.

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

XIII - interpretação da norma administrativa da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, vedada aplicação retroativa de nova interpretação.

Logo, tem-se que a incidência da lei nova na parte correspondente às disposições diferidas no tempo e alcançadas pela lei superveniente estará condicionada a aspectos secundários ou não essenciais, conforme dispõe a doutrina:

(...) o princípio jurídico-doutrinário, no sentido da incidência da lei nova aos *facta pendentia*, isto é, na parte correspondente às disposições diferidas no tempo e alcançadas pela lei superveniente, há que ser balizado por duas observações e ressalvas bem claras e inequívocas, a saber: A primeira, condiz evidentemente com o pressuposto de que a aplicação da lei nova, nesse caso, de modo algum, poderá avançar e ferir o *jus quaesitum*, redundando na sua própria negação; e a segunda, de resto com entrelaçamento recíproco entre ambas, assente no pressuposto de que essa aplicação da lei nova, superveniente, aos *facta pendentia*, está limitada às questões nitidamente secundárias do negócio jurídico; isto é, com o resguardo do evidente óbice da retroação da lei nova em relação à parte essencial do ajuste de vontades, em cujo âmbito formou-se e consolidou-se, no patrimônio jurídico de seu titular, o *jus quaesitum*. Em síntese, a aplicação da lei nova, relativamente aos *facta pendentia*, vale dizer, à parte diferida ou continuada de execução da avença, há de referir-se a elementos secundários ou questão alheia ao direito adquirido em si mesmo. Poder-se-ia aventar, meramente a título de ilustração, a hipótese de periodicidade de atualização monetária, ou incidência de determinado índice de correção de valores pecuniários, a par de outros possíveis exemplos do gênero, no caso de a lei nova dispor, a esse respeito, de forma diferente ou em sentido contrário daquela estabelecida no ajuste de vontades<sup>[4]</sup>.

Nesse sentido, destaque-se que a normativa ora proposta não inova nem altera quaisquer situações já constituídas, uma vez que se limita a estabelecer as orientações e respectivo trâmite para cálculos de pleitos de reequilíbrio protocolados na Secretaria.

Por conseguinte, assevera-se o entendimento de que não se intenta com a normativa proposta a mudança de previsões contratuais, mas tão somente fornecer diretrizes para interpretação e integração das normas do contrato. Para tanto, consignou-se que o contrato prevalece, inclusive, em situações de conflito, nos termos estabelecidos pelo artigo 2º, *caput* e incisos, bem como registrou-se salvaguarda às relações jurídicas prévias considerando a dicção do art. 94, segundo o qual: “Art. 94 – Os cálculos já firmados entre as PARTES anteriormente à vigência desta Resolução são atos jurídicos perfeitos e não devem ser revistos”.

Com efeito, a Minuta da Resolução não trata de mudança posterior de orientação geral, ou mesmo inovação regulamentar quanto a tópicos essenciais dos contratos que regula, mas sim refere-se à instituição de um procedimento interno a regular a correta instrução dos pleitos administrativos para apuração de desequilíbrios e reequilíbrios.

Na sequência, verifica-se o Capítulo I “Dos conceitos” cujo objetivo foi tratar das principais definições afetas às regras estabelecidas na presente normativa.

No Capítulo II “Do Fluxo de Caixa Original” apresenta-se a Seção I “Das diretrizes para a aferição do desequilíbrio econômico financeiro via fluxo de caixa original” cujo objetivo é determinar quais premissas devem ser consideradas para aferir o impacto econômico-financeiro promovido pelo evento de desequilíbrio. Neste ponto, buscou-se evidenciar que as premissas originais do Plano de Negócios apresentadas pela Concessionária na licitação podem ser mantidas, como a TIR Contratual não alavancada, projeção de tráfego, projeção de receitas não tarifárias, alíquotas de IRPJ e CSLL e demais projeções cujo risco esteja alocado à Concessionária. E no caso para a mensuração do valor econômico do evento de desequilíbrio, a Resolução estabelece que podem ser utilizados preferencialmente dados reais, respeitando sempre a Matriz de Riscos, uma vez que se tratar de eventos não previstos.

Para o mesmo Capítulo, na Seção II “Das diretrizes para o cálculo de reequilíbrio econômico financeiro via fluxo de caixa original” definem-se quais as modalidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, de forma que as mesmas podem ser utilizadas de forma exclusiva ou em conjunto com outras.

A primeira delas, presente na Subseção I, refere-se à alteração tarifária, cuja Resolução define que a sua alteração deve ser feita para o início do ano Concessão subsequente ao momento que se realiza o cálculo, de forma a evitar que o Plano de Negócios apresente para o mesmo ano duas tarifas diferentes. Além disso, define-se que a nova tarifa vigorará até o fim do contrato. Em relação às formas de reajuste da tarifa, deve-se manter a mesma metodologia praticada.

Na Subseção II, apresenta-se a modalidade de alteração das obrigações da Concessionária (investimentos, níveis de serviço, indicadores de desempenho e outros encargos). Vale destacar que, como as medidas que podem gerar um reequilíbrio favorável a Concessionária, a Resolução determina que a mudança estará condicionada à apresentação de justificativa técnica que mostre que o evento não foi provocado pela mesma, a fim de se garantir que seus erros não possam gerar algum benefício.

Em seguida, é apresentada a modalidade de alteração da outorga fixa na Subseção III que pode ser utilizada apenas para contratos que apresentam parcelas que ainda não foram pagas.

Na Subseção IV tem-se a modalidade de alteração da outorga variável representada pela mudança do cálculo da parcela proporcional da receita que é repassada ao Poder Concedente. Consecutivamente, na Subseção V encontra-se a modalidade de pagamento de indenização, no qual o Poder Concedente realiza um desembolso de forma a reequilibrar o contrato. Relativamente à execução dessa forma de recomposição, a Resolução prevê a possibilidade de utilização de recursos do Tesouro Estadual, sendo pagos por meio do Fundo Pagador de Parcerias após autorização do Comitê de Orçamentos e Finanças – COFIN, e também a possibilidade de uso de recursos vinculados depositados em uma “conta colchão”, quando presente no contrato.

Na Subseção VI, apresenta-se a modalidade de alteração da Contraprestação para o caso de contratos de Concessão Administrativa ou Patrocinada. Caso a mudança provoque um aumento do valor o procedimento deverá ser autorizado pelo COFIN. E, finalmente, tem-se na subseção VII a última forma de recomposição para o FCO, referente a prorrogação de prazo do contrato. Define-se nessa parte quais os parâmetros necessários para serem projetados no período adicional a ser considerado. Especificamente em relação à demanda, prevê-se que se deve utilizar um modelo econométrico de forma a prolongar a curva presente no Plano de Negócios. Para os custos operacionais, considera-se a utilização da média dos últimos 5 anos, de forma a projetar-se no prazo adicional um valor fidedigno a estrutura de negócios da Concessionária. E para o caso dos

investimentos, considera-se que deve-se considerar apenas os reinvestimentos previstos no prazo adicional, de forma que os valores a periodicidade sejam analisados e acordado entre ambas as partes. Tal medida evita que investimentos extraordinários realizados sejam considerados no período adicional.

Em relação ao Capítulo III “Do Fluxo de Caixa Marginal”, tem-se também a Seção I “Das diretrizes para a aferição do desequilíbrio econômico-financeiro via fluxo de caixa marginal, ao qual determina quais premissas devem ser utilizadas para o cálculo do impacto financeiro do desequilíbrio para essa metodologia. Vale destacar que, diferente do método de FCO, o FCM estabelece que devem ser utilizados dados reais considerando o momento do cálculo de desequilíbrio. Dentre eles vale destacar a utilização da Taxa Interna de Retorno – TIR, que é calculada de acordo com as condições vigentes no momento de aferição do desequilíbrio ou outra a ser pactuada entre as partes, e não considerando o valor da proposta original como no caso do FCO. Especificamente, o artigo 48 estabelece que devem ser usadas as orientações previstas no contrato para esse cálculo, e que em caso de sua ausência o valor deve ser igual ao último cálculo de Custo Médio Ponderado de Capital (em inglês WACC) calculado pela agência reguladora federal do respectivo setor.

Em seguida, tem-se a Seção II “Das diretrizes para o cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro via fluxo de caixa marginal”, ao qual se apresenta as possibilidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato para a metodologia do FCM. Ressalta-se que em sua introdução, apresenta-se no artigo 53 a metodologia de previsão de demanda a ser utilizada no fluxo de caixa marginal, que é baseada no uso de modelo econométrico de séries históricas, cujo os parâmetros definidos na resolução estão de acordo com os praticados por outras agências reguladoras.

Em seguida apresenta-se a Subseção I “Alteração Tarifária”, ao qual determina-se a modalidade de alteração de tarifa, ao qual em conjunto com a demanda projetada no artigo 53 resultará em uma nova receita suficiente para reequilibrar o contrato. Em seguida, apresenta-se a Subseção II “Da Revisão de Obrigações da Concessionária”, Subseção III “Alteração de Outorga Fixa”, Subseção IV “Alteração de Outorga Variável”, Subseção V “Do Pagamento de Indenização e Subseção VII “Alteração de Contraprestação”. Todas essas subseções apresentam metodologia semelhante as apresentadas anteriormente para o caso de reequilíbrio de FCO, com a diferença que ao invés de se utilizar dados projetados em uma proposta inicial, deve-se realizar a projeção do fluxo com base em dados reais, de acordo com as previsões dos artigos 46, 47, 48, 49 e 50.

E, finalmente, tem-se a última Subseção VII “Prorrogação de Prazo”, ao qual determina a metodologia prorrogação do prazo para REEF do FCM. Destaca-se que a previsão de demanda para o período adicional do contrato deve seguir a metodologia do artigo 53. Em relação aos outros parâmetros, da mesma forma que para as subseções anteriores, considerar-se-á o uso de valores e normas vigentes no momento do cálculo. Especificamente para a previsão dos custos operacionais, utiliza-se também a média dos últimos 5 anos praticados, de forma a manter-se a padronização com a mesma previsão do capítulo anterior. Para o caso dos investimentos, considera-se apenas os valores acordados entre as partes, afim de que da mesma maneira que para FCO se evite a inclusão de investimentos extraordinários ao término do contrato.

Por fim, tem-se o Capítulo IV “Das disposições finais” mediante o qual dispõe-se sobre a necessidade de observância de normas técnicas de contabilidade emitidas pelos órgãos competentes, bem como de emprego preferencial do Sistema Eletrônico de Informações – SEI, para comunicações entre as partes, além do dispositivo, já mencionado, para preservação das relações já constituídas.

Conclui-se que a elaboração dos dispositivos da resolução contou com pesquisa doutrinária, bem como o cotejo às previsões contratuais definidas para os novos contratos que eventualmente serão firmados pela Secretaria, além de inspirações na regulamentação emitida pela ANTT e Agência de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, referências da área. Por logo, nesta oportunidade, submete-se a presente Minuta da Resolução para análise da Assessoria Jurídica da Secretaria de Estado Infraestrutura e Mobilidade.

Lado outro, destaque-se que os apontamentos feitos nesta Nota possuem caráter técnico e opinativo e não se confundem com a análise jurídica, cuja competência é da Advocacia-Geral

do Estado.

### III.CONCLUSÃO

Diante de todo exposto, submete-se a presente Minuta de Resolução para análise da Assessoria Jurídica quanto à legalidade e juridicidade de seu teor.

Belo Horizonte, 17 de dezembro de 2021.

[1] SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE. Agenda Regulatória. Belo Horizonte, 2021. Disponível em: <[http://www.parcerias.mg.gov.br/images/2021/Cartilha\\_Agenda\\_Regulat%C3%B3ria\\_Seinfra.pdf](http://www.parcerias.mg.gov.br/images/2021/Cartilha_Agenda_Regulat%C3%B3ria_Seinfra.pdf)>. Acesso em 01 set. 2021.

[2] OLIVEIRA, Gesner. Agências Reguladoras: A experiência internacional e a avaliação da proposta de Lei Geral Brasileira. Brasília: CNI, 2004. Disponível em: <<https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/agencias-reguladoras-a-experiencia-internacional-e-a-avaliacao-da-proposta-de-lei-geral-brasileira.htm>>. Acesso em: 01 set. 2021.

[3] Disponível em: <<http://www.infraestrutura.mg.gov.br/component/gmg/page/2430-consulta-publica-calculo-de-reequilibrio-economico-financeiro-de-concessao-e-ppps-de-transportes>>. Acesso 10 dez. 2021.

[4] DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. São Paulo: Atlas; 2013, pp. 85-86.



Documento assinado eletronicamente por **Izabel Campos Ferreira, Presidente (a) da Comissão**, em 19/12/2021, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Silvia Machado Lage, Superintendente**, em 20/12/2021, às 09:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Djanikian, Servidor Público**, em 20/12/2021, às 09:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gibran Alvim Lacerda, Servidor Público**, em 20/12/2021, às 09:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Michelle Vieira da Silva, Servidora Pública**, em 20/12/2021, às 09:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Lucas Robles Pinheiro, Servidor Público**, em 20/12/2021, às 09:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.mg.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **39458239** e o código CRC **D19E1B2B**.