

NOTA TÉCNICA Nº *236* /2017/GEROR/SUINF

Em *27* de *novembro* de 2017.

Processo: **50500.452937/2016-70**

Assunto: **9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão com a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.**

Interessado: **Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.**

## **1 OBJETO**

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da **Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A**, com data de vigência contratual em 29/12/2017, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, à Resolução nº 1187, de 09/11/2005, e à Resolução nº. 3.651 de 07/04/2011. *o/ u*



## 2 JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo nº 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009.

## 3 HISTÓRICO

3. Em 09/10/2007, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6o andar, São Paulo/SP, para a Concessão de 7 (sete) trechos rodoviários, divididos em 7 (sete) Editais distintos, conforme Quadro 1.

Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007

Edital	Lote	Rodovia	Trecho	Extensão
001	06	BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba	401,60 km
002	05	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo	562,10 km
003	07	BR-116/376/PR e 101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,30 km
004	04	BR-101/RJ	Div. RJ/ES – Pte. Pres. Costa e Silva	320,10 km
005	01	BR-153/SP	Div. MG/SP – Divisa SP/PR	321,60 km
006	02	BR-116/PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	412,70 km
007	03	BR-393/RJ	Div. MG/RJ – Entr. BR – 116 (Dutra)	200,10 km

4. Para o Edital 001, houve a apresentação de 11 (onze) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 11 (onze) propostas que foram aceitas no Certame.

5. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse Edital, foi de R\$ 2,68.

6. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, a empresa OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) foi quem ofereceu o maior deságio em relação à tarifa teto do edital, conforme mostra o quadro abaixo.

**Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 1, lote 06.**

Corretora	Participante	Valor do Lance (R\$)	(%) Deságio
CTVM S.A.	OHL	1,36	49,19
Santander Brasil S.A. CTVM	CONSÓRCIO BRVIAS	1,55	42,27
MERRILL LYNCH S/A CTVM	CONSÓRCIO OIICNO	1,85	30,8
MUNDINVEST S.A. CCVM	CONSÓRCIO COWAN CBM	1,87	30,05
SUISSE BRASIL S.A. CTVM	TPI TRIUNFO PARTICIPAÇÕES	1,95	27,33
COINVALORES CCVM LTDA.	GALVAO-ALUSA	1,97	26,59
VOTORANTIM CTVM LTDA	CONSÓRCIO BERTIN EQUIPAV	1,98	25,92
PACTUAL CTVM S.A.	CCR	2,13	20,52
UNIBANCO INVESTSHOP CVMC S.A.	PRIMAV ECORODOVIAS	2,13	20,33
CTVM S.A.	CONSÓRCIO ISOLUX	2,14	20,14
BRASCAN S.A. CTV	CRB CONSÓRCIO RODOVIAS BRASILEIRAS	2,25	16,01
INTERBOLSA DO BRASIL CCTVM	CONSORCIO AB-VIAS	2,5	6,85
LVC S.A.	CONSORCIO QUALIVIAS	2,5	6,55

7. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S.A., com lance de R\$ 1,364.

8. A partir do dia 10/10/2007, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 31/10/2007 assinada pelos seus membros, que confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.

9. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 05 recursos, que receberam 05 solicitações de impugnação.

10. Em 05/12/2007 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento dos recursos apresentados à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de

Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de suas impugnações, considerando o recurso improcedente com a não reconsideração da decisão prolatada.

11. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2475 de 12/12/2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

12. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Régis Bittencourt S/A, à qual, em 12/02/2008, por meio da Resolução ANTT nº 2533, é emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

13. Em 14/02/2008, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 401,60 km do trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia BR-116/SP/PR, para exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

14. O referido contrato estabelece uma Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,364, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada, pelo prazo de vigência de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato, o que ocorreu em 15/02/2008 (sexta-feira); conforme cláusulas 2.3, 21.1 e 21.2 do Contrato de Concessão e Memorando nº 1.065/2009/PRG/ANTT, de 15/10/2009, o início da vigência passou a ser contado em 18/02/2008 (segunda-feira).



15. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 060/2008/GEECO/SUREF, de 04/08 2008, e nº 101/2008/GEECO/SUREF, de 23/12/2008. Consta nestas Notas Técnicas que não houve revisão tarifária.
16. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 29/12/2008 nas praças de pedágio P1 e P4, autorizado por Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 3, de 24/12/2008. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês, conforme certifica a Nota Técnica nº 016/2008/SUINF, de 23/12/2008.
17. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 22/02/2009, a praça de pedágio P3 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 18/02/2009. Em 10/03/2009, a praça P6 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 09/03/2009. Ainda, em 23/03/2009, a praça P2 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 19/03/2009. E por fim, em 18/05/2009, a praça P5 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 15/05/2009.

### 3.1 Reajuste

18. A primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data em que a Autopista Régis Bittencourt iniciou a cobrança de pedágio, isto é, no dia 29/12/2008. A atualização implicou em um aumento de 8,07% sobre a TBP de leilão (R\$ 1,364), com base no Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT definitivo no valor de 1,08069, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro (IPCAi) de 2008 e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCAo).

19. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e dos definitivos são compensadas no reajuste subsequente. O Quadro 3 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 3: evolução do IRT

Ano	IRT definitivo	Variação anual (%)
2008	1,080693	8,07
2009	1,12628	4,22
2010	1,18974	5,63
2011	1,26876	6,64
2012	1,33897	5,53
2013	1,41629	5,77
2014	1,50913	6,56
2015	1,66722	10,48
2016	1,78372	6,99

### 3.2 Revisões

20. Além da atualização monetária de 2008, em 25/11/2009 foi publicada no DOU a Resolução ANTT nº 3.318, que autorizou a 1ª Revisão Extraordinária da TBP, devido à reprogramação do Programa de Exploração da Rodovia, alterando a TBP de R\$ 1,36400 para R\$ 1,35323, porém somente com vigência a partir de 29/12/2009, data do reajuste anual da TBP. Da mesma forma, em 24/12/2009 foi publicada no DOU a Resolução nº 3.358, que autorizou a 1ª Revisão Ordinária da TBP de R\$ 1,35323 para R\$ 1,35282, com vigência a partir de 29/12/2009, data do reajuste anual da TBP.

21. No Quadro 4 seguinte, resume-se o histórico dos principais eventos referentes a esta concessão.



Quadro 4: principais eventos referentes à concessão

Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 1,36400	Valor vencedor da licitação
Atualização monetária	29/12/2008	29/12/2008	R\$ 1,36400 0,00 %	Processo nº 50500.023801/2008-46 Deliberação nº 479 de 18/11/2008 Aviso do DG – DOU de 24/12/2008
1ª Revisão Extraordinária	25/11/2009	29/12/2009	R\$ 1,35323 -0,79 %	Processo nº 50500.039105/2009-32 Resolução nº 3.318 de 11/11/2009
1ª Revisão Ordinária	29/12/2009	29/12/2009	R\$ 1,35282 -0,03%	Processo nº 50500.055517/2009-10 Resolução nº 3.358 de 24/12/2009
2ª Revisão Ordinária	29/12/2010	29/12/2010	R\$ 1,35359 0,06%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
2ª Revisão Extraordinária	29/12/2010	29/12/2010	R\$1,40552 3,84%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
3ª Revisão Ordinária	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,37844 -1,93%	Processo nº 50500.084469/2011-91 Resolução nº 3.753 de 20/12/2011
3ª Revisão Extraordinária	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,38174 0,24%	
4ª Revisão Ordinária	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34857 2,45%	Processo nº 50500.098204/2012-51 Resolução nº 3954/2012 de 12/12/2012
4ª Revisão Extraordinária	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34372 0,36%	
5ª Revisão Ordinária	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,31092 -2,44%	Processo nº 50500.158480/2013-67 e 50500.111395/2013-35 Resolução nº 4.212/2013
5ª Revisão Extraordinária	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,28296 -2,13%	
6ª Revisão Extraordinária	01/09/2014	29/12/2014	R\$1,28577 +0,22%	Processo nº 50500.117877/2014-80 e 50500.114826/2014-04 Resolução nº 4.385/2014
6ª Revisão Ordinária	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,27211 -1,06%	Processo nº 50500.035683/2014-67 Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015
7ª Revisão Extraordinária	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,34675 5,86%	
7ª Revisão Ordinária	29/12/2015	29/12/2015	R\$1,41011 4,70%	Processo nº 50500.087070/2015-96 Resoluções nº 4.970/2015 *A tarifa inicial da revisão foi de 1,41011 (acréscimo de 4,7% em relação à tarifa final da revisão anterior), em função do
			(escalonamento) R\$1,41903 0,63%	

Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
8ª Revisão Extraordinária	29/12/2015	29/12/2015	R\$1,52807 7,68%	escalonamento previsto na revisão de 2014 (Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015)
8ª Revisão Ordinária	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,63101 2,17%	Processo nº 50500.388671/2015-13 e 50500.323678/2016-71; Resolução nº 5.247/2016
9ª Revisão Extraordinária	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,68815 3,50%	

22. A evolução da TBP e da TBR nas praças de pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt é apresentada no Quadro 5 e no Gráfico I seguintes, lembrando que a TBP varia somente quando ocorre uma revisão, enquanto a TBR varia anualmente por ocasião do reajuste, incluindo o critério de arredondamento contratual.

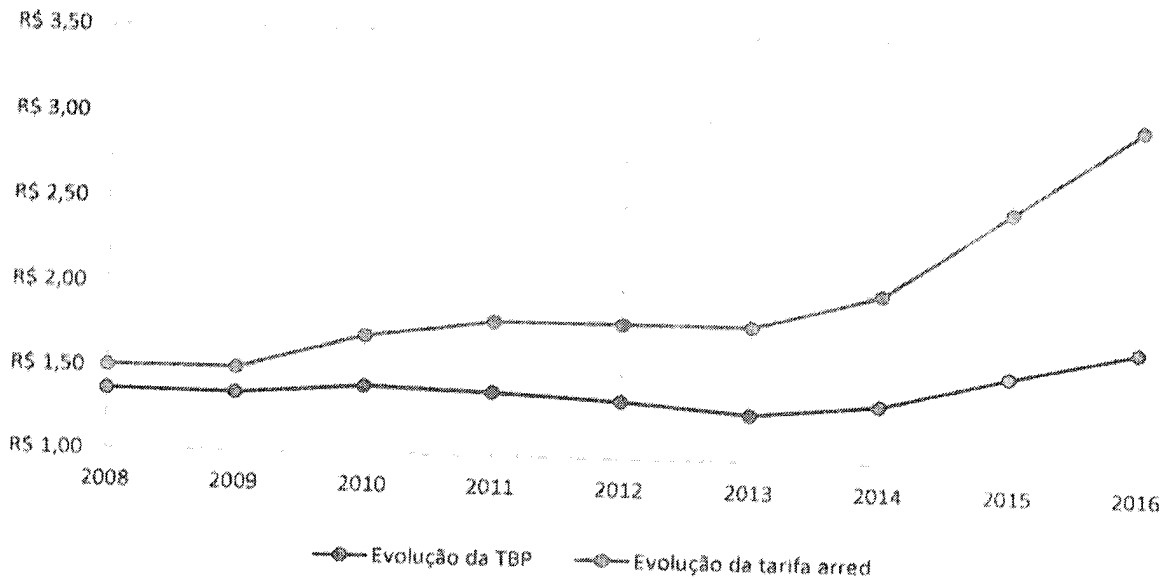
Quadro 5: evolução da Tarifa de Pedágio

Datas	TBP (R\$)	Variação	TBP praticada (R\$)	Variação
12/12/2007	1,36400	-	-	Proposta
29/12/2008	1,36400	-	1,50	+9,97 % (início da cobrança)
29/12/2009	1,35282	-0,82%	1,50	-
29/12/2010	1,40552	3,90%	1,70	13,33%
29/12/2011	1,38174	-1,64%	1,80	5,88%
29/12/2012	1,34372	-2,75%	1,80	-
29/12/2013	1,28296	-4,52%	1,80	-
29/12/2014	1,34675	+4,97%	2,00	11,11%
29/12/2015	1,52807	+13,46	2,50	25,00%
29/12/2016	1,68815	+10,48	3,00	20,00%

M 07

R

Gráfico I: evolução da TBP e da TBR



#### 4 REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO

23. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao cálculo do reajuste da TBP, referente ao período de apuração de dezembro de 2016 a dezembro de 2017.

##### 4.1 Dos dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

24. A respeito do reajuste tarifário, vale transcrever a seguir o que dispõe o contrato de concessão.

*"CAPÍTULO VI*

*CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS*

*(...)*

*Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio*

*6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI é de R\$ 1,364 (um real e trezentos e sessenta e quatro milésimos de real), referenciado a julho de 2007.*

*6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da*

*cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei no 9.069/195.*

*6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.*

*6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.*

*6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.*

*6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior a data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:*

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o}$$

*Onde:*

*IPCA<sub>o</sub> - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);*

*IPCA<sub>i</sub> - IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.*

*6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:*

- a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;*
- b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.*

*6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente."*

25. Ressalta-se ainda a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu artigo 4º, trata de

metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário:

*"Art. 4º - Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados."*

#### **4.2 Apuração do reajuste pela ANTT**

26. Considerando o início da cobrança de pedágio em dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o cálculo do IRT, é necessário a apuração da variação do IPCA entre o mês anterior à data de referência da Proposta Comercial e o mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. Sendo a data de referência da Proposta Comercial julho de 2007, e a data do reajuste da TBP dezembro de 2017, o IRT será o quociente entre a projeção do número-índice do IPCA de novembro de 2017 e o número-índice do IPCA de junho de 2007.
27. Tendo em vista que o número índice do IPCA de novembro de 2017 somente será divulgado em dezembro e a necessidade de atendimento dos prazos estabelecidos no inciso II, art. 5º da Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, no art. 5º da Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002 do Ministério da Fazenda e no art. 1º da Portaria DG/ANTT nº 467/2015, de 21 de setembro de 2015, será adotado para aquele mês um número índice provisório, conforme preconiza a Resolução da ANTT em comento, sendo que as diferenças de receita decorrentes da utilização de IRT provisório serão apuradas e consideradas na próxima revisão ordinária.
28. Apresenta-se no Quadro a seguir a projeção do número índice de novembro de 2017, considerando os números-índice de agosto a outubro do mesmo ano.

4 9



**Quadro 6: Projeção do número-índice do IPCA para novembro de 2017**

MÊS	IPCA
ago/17 (apurado)	4.853,07
set/17 (apurado)	4.860,83
out/17 (apurado)	4.881,25
Δ% ago-set/17	0,16
Δ% set-out/17	0,42
Δ% Média	0,29
nov/17 (projetado)	4.895,41

29. A partir dessa projeção e do número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,38), apurou-se o valor do IRT, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{4.895,41}{2.669,38} = 1,83391$$

30. Feito o cálculo do IRT provisório, esse será adotado para o cálculo da Tarifa Básica Reajustada – TBR -, a vigorar a partir de 29 de dezembro de 2017, porém sobre a TBP que será obtida após as análises das revisões, apresentadas em sequência.

## 5 REVISÃO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO


31. O Contrato de Concessão estabelece no Capítulo VI, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

32. Cabe pontuar que parte dos documentos citados nesta Nota Técnica constam do processo GEINV nº 50500.399595/2017-33, apenso ao presente processo.
33. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172/2016, a Autopista Régis Bittencourt S/A apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da carta ARB/PLA/17089863, de 09/08/2017 (fl. 02, processo GEINV).
34. A GEINV analisou o pleito da concessionária e apresentou a proposta de revisão através da Nota Técnica nº 045/2017/GEINV/SUINF, de 22/09/2017 (fl.130, processo GEINV). Após análise do pleito, a ANTT comunicou à concessionária os efeitos preliminares do reajuste e revisões através do Ofício nº 482/2017/SUINF, de 05/10/2017 (fl. 182).
35. A Autopista Régis Bittencourt, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução nº 675/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172/2016, encaminhou, por meio da carta ARB/PLA/17100668, de 20/10/2017 (fl. 274, processo GEINV), contestação à Nota Técnica nº 045/2017/GEINV/SUINF.
36. A análise das contestações da concessionária foi realizada pela GEINV através da Nota Técnica nº 052/2017/GEINV/SUINF, de 20/11/2017 (fl. 523, processo GEINV), que trata da proposta para a 9ª Revisão Ordinária e 10ª Extraordinária da TBP, sendo complementar à Nota Técnica nº 045/2017/GEINV/SUINF.

### **5.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP**

37. A respeito da revisão tarifária, vale transcrever a seguir o que dispõe o contrato de concessão. 

"CAPÍTULO VI



## CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

### Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

- a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;
- c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;
- d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior a verba indenizatória prevista no PER;



- e) sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados a Concessão.

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

#### *Revisão Ordinária*

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.

#### *Revisão Extraordinária*

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

#### *Revisão Qüinqüenal*


6.42 Revisão Qüinqüenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT.

38. Ressalta-se ainda, a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

*Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:*

*I – relativamente ao exercício anual anterior:*

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;



- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;*
  - c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;*
  - d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.*
- II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:*
- a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;*
  - b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;*
  - c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;*
- III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.”*

39. Em observância ao capítulo VI, cláusulas 6.33 a 6.39, bem como ao preconizado no artigo 24º, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, e em observação ao pleito da Concessionária, procedeu-se à revisão da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.

## **5.2 9ª Revisão Ordinária**

40. A Autopista Régis Bittencourt apresentou sua proposta de revisão da TBP, com todos os dados referentes ao 9º ano do contrato de concessão, através das cartas ARB/PLA/17058874, de 16/05/2017 (fl. 68), e ARB/PLA/17089863, de 09/08/2017 (fl. 95). Os itens de revisão ordinária incluem: correção de IRT e arredondamento tarifário do ano anterior; substituição do tráfego projetado pelo real nos FCMs; receitas extraordinárias e custos associados; contabilização dos eixos suspensos; Recursos para Desenvolvimento Tecnológico; verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal; verba para desapropriações e indenizações; e Inexecuções do PER no 9º ano de concessão.



41. Os lançamentos foram realizados no Fluxo de Caixa Original (com TIR de 8,68%), bem como nos Fluxos de Caixa Marginais a seguir discriminados:

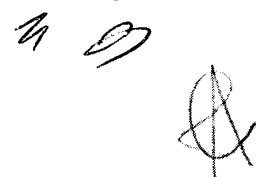
- i. Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM 1): criado em 2011 por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 8,01%;
- ii. Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM 2): criado em 2014 por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 7,17%;
- iii. Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM 3): criado em 2015 por ocasião da 8ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 9,95%;
- iv. Fluxo de Caixa Marginal 4 (FCM 4): criado em 2016 por ocasião da 9ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 9,77%.

42. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas são em relação à última TBP aprovada, de 1,68815, conforme Resolução nº 5.247, de 14 de dezembro de 2016, que aprovou a 8ª Revisão Ordinária e 9ª Extraordinária da TBP.

### **5.2.1 Correção de IRT e arredondamento tarifário**

43. Item de revisão ordinária correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no ano anterior, compensando desta forma as perdas ou ganhos por diferença de arredondamentos.

44. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo no quadro de ponderação de tarifas, sendo compensada a distorção decorrente da aplicação da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2016, resultando nos impactos percentuais indicados no quadro a seguir:



Quadro 7: Impactos nos fluxos de caixa pela correção do IRT e arredondamento da tarifa – 9ª RO

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Variação percentual	0,026%	0,0003%	0,006%	0,0004%	0,001%


### 5.2.2 Ajuste no Percentual de Eixos suspensos (Lei 13.103/2015)

45. A Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), com efeitos a partir de 17/04/2015, prevê em seu artigo 17 que *"os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos"*.

46. Na 8ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 19/12/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da citada lei, em razão da perda de receita pela não cobrança dos eixos suspensos.

47. Ressalta-se que anualmente, nas revisões ordinárias, devem realizados ajustes desses valores baseados nos volumes efetivamente observados. Diante disso, por meio da carta ARB/DIR/17058654, de 02/05/2017 (fl. 66), a concessionária apresentou as informações relativas à perda de receita decorrente dos veículos que transpuseram as praças de pedágio com eixos suspensos no período de 18/02/2016 a 17/02/2017 (9º ano concessão).

48. Ressalta-se que posteriormente poderão ser realizados ajustes dos valores considerados a partir dos volumes efetivamente observados, após auditoria realizada pela ANTT.

49. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda de receita devidos aos eixos suspensos considerados na revisão atual. 



Quadro 8: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos –9º ano concessão

Praça de Pedágio	Percentual da revisão anterior	Percentual da revisão atual
Praça de Pedágio 01 – São Lourenço da Serra	2,94%	4,8%
Praça de Pedágio 02 – Miracatu	3,11%	4,8%
Praça de Pedágio 03 – Juquia	3,36%	5,6%
Praça de Pedágio 04 – Cajati	3,36%	5,1%
Praça de Pedágio 05 – Barra do Turvo	4,21%	6,0%
Praça de Pedágio 06 – Camp. Grande do Sul	4,29%	5,1%

50. Esses percentuais foram lançados no tráfego do FCO para todas as praças de pedágio, resultando no impacto a seguir.

Quadro 9: Impacto no FCO pelos efeitos da isenção de eixos suspensos – Lei 13.103/2015 – 10ª RE

Fluxo de Caixa	FCO
Variação percentual	0,974%

### 5.2.3 Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs

51. O volume de tráfego do 9º ano concessão em todas as praças de pedágio foram obtidos junto à concessionária por meio da carta BSB-009/2017, de 27/04/2017 (fl. 06), tendo sido confrontados pela ANTT em relação aos valores constante do RETOFF e das receitas auferidas, conforme constam em balancetes e demonstrativos financeiros da concessionária submetidos a auditoria independente. Tais valores foram lançados em cada um dos FCMs abertos (FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4).

52. A inserção do tráfego real nos FCMs resultou nos impactos percentuais indicados no quadro a seguir:

Quadro 10: Impactos nos fluxos de caixa pela substituição do tráfego projetado pelo real – 8ª RO

Fluxo de Caixa	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Variação percentual	0,067%	1,258%	0,070%	0,201%

#### 5.2.4 Receitas extraordinárias e custos associados

53. Item de revisão ordinária, preconizado na resolução ANTT nº 675/2004, e também integrante do pleito da Concessionária, o repasse à modicidade das receitas alternativas foi regulamentado em 2008, pela resolução ANTT nº 2.552/2008, onde ficou estabelecido:

*"Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.*

*(...)*

*§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo."*

54. As informações sobre as Receitas Extraordinárias foram encaminhadas pela Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico-Financeira (CODEF/GEROR) por meio da Nota Técnica nº 184/2017/GEROR/SUINF (fl. 31), sendo os valores lançados no FCO, resultando em um decrécimo da TBP de 0,096%.

#### 5.2.5 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

55. Item de revisão ordinária, preconizado na resolução ANTT nº 675/2004, e também integrante do pleito da Concessionária, o repasse à modicidade dos recursos para desenvolvimento tecnológico foi regulamentado em 2004, pela resolução ANTT nº 483/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, onde ficou estabelecido:

*"Art. 11. Os recursos não utilizados em projetos aprovados pela ANTT relativos ao exercício anual anterior de concessão serão, ao tempo do reajuste das tarifas de pedágio, destinados à modicidade tarifária.*

*Art. 12. Não serão computados, no cálculo das tarifas de pedágio, os valores que extrapolarem no exercício anual de concessão, os recursos previstos no art. 1º desta Resolução."*



56. As informações financeiras sobre as despesas realizadas com os recursos de desenvolvimento tecnológico no 9º ano concessão foram analisadas por meio da Nota Técnica nº 085/2017/GEROR/SUINF, de 03/05/2017 (fl. 10).

57. Desta forma, os recursos de pesquisa não utilizados foram revertidos à modicidade tarifária, no FCO, resultando em um decréscimo na TBP de 0,0005%.

### 5.2.6 Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal

58. Conforme disposto no capítulo XIII do contrato de concessão e no PER, a Concessionária deve firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na rodovia concedida, num montante anual de R\$ 775.500,00 (a preços iniciais).

59. De acordo com as Notas Técnicas nº 045 e 052/2017/GEINV/SUINF, o valor aprovado para esse item no 9º ano concessão foi de R\$ 751.929,40, a preços iniciais.

60. Sendo assim, foi realizado o ajuste no FCO, resultando no impacto percentual indicado no quadro abaixo:

Quadro 11: Impactos no FCO referente ao valor aprovado da verba para a PRF – 9º RO

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	-0,001%

### 5.2.7 Inexecuções do PER

61. As informações acerca das inexecuções e reprogramações no PER foram encaminhadas pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) por meio das Notas Técnicas nº 045 e 052/2017/GEINV/SUINF.

62. Para a 9ª Revisão Ordinária os eventos foram lançados no FCO e FCMs e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

**Quadro 12: Eventos de inexecução do PER no FCO e FCMs – 9ª RO.**

Itens revisados	Numeração no PER	Tipo	Fluxo de Caixa	Varição
Execução de 3ª faixa	5.2.2.C	INV	FCO	-0,082%
Sistema de Detecção de Altura	6.3.1.5	INV	FCO	-0,0002%
Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	INV	FCO	-0,336%

63. Dessa forma, os impactos dos itens relativos a inexecuções do PER no FCO e FCMs resultaram em decréscimo da TBP de 0,419%.

### 5.2.8 Ajustes na taxa de crescimento

64. Este evento refere-se ao ajuste das taxas de crescimento nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4) do ano 9 ao 25, em face dos percentuais de eixos suspensos considerados no Fluxo de Caixa Original (FCO) por ocasião da 8ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, os quais tinham ocasionado um erro no valor da taxa de crescimento, calculado com base no tráfego do FCO.

65. O ajuste foi realizado nas abas “TRÁFEGO REAL” dos Fluxos FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4, resultando no impacto percentual mostrado no Quadro a seguir.

**Quadro 13 - Impactos nos Fluxos Marginais devido à correção da taxa de crescimento**

Evento	Fluxo de Caixa	Impacto sobre a TBP
Ajustes na taxa de crescimento	FCM1	-0,012%
Ajustes na taxa de crescimento	FCM2	-0,229%
Ajustes na taxa de crescimento	FCM3	-0,013%
Ajustes na taxa de crescimento	FCM4	-0,037%

### 5.2.9 Efeito final da 9ª Revisão Ordinária

66. Considerando todos os itens da 9ª revisão ordinária, explicitados anteriormente, para o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, a TBP sofreu acréscimo de 2,38% (dois inteiros e trinta e oito centésimos por cento), passando de R\$ 1,68815 para R\$ 1,72828.

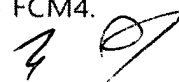
### 5.3 10ª Revisão Extraordinária

67. Conforme disposto nas Notas Técnicas nº 045 e 052/2017/GEINV/SUINF, a revisão tarifária da Autopista Régis Bittencourt também contempla itens de caráter extraordinário, como inclusões, exclusões e postergações de obras e serviços do PER. A seguir são apresentados os eventos considerados na 10ª Revisão Extraordinária.

#### 5.3.1 Custos administrativos incluídos no PER

68. Foram inseridos no PER custos administrativos<sup>1</sup> no item 14.2, distribuídos entre o 3º e o 25º ano, num total de R\$ 6.947.627,72, correspondentes aos serviços<sup>2</sup> incluídos em fluxo de caixa marginal em 2016.

69. Conforme Anexo da Resolução nº 4.296/2014, "*a inclusão de custos operacionais no Fluxo de Caixa Marginal será remunerada à mesma taxa de desconto estabelecida para a inclusão de investimentos no mesmo FCM*". Como todos os serviços, a que se referem tais custos administrativos, foram inseridos no FCM4 (taxa de 9,77%), a inclusão destes custos administrativos também foi inserida no FCM4.



<sup>1</sup> Conforme Resolução nº 3651/2011, que estabelece a taxa de administração de 6,24% para novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal (art. 3º, §9º)

<sup>2</sup> Serviços incluídos no FCM4 em 2016: conservação de obras (item 2.9); monitoração de obras (item 3.9); manutenção de obras (item 4.9); manutenção do pavimento - lei dos caminhoneiros (item 4.1.2).

70. Está relacionado a seguir o item em que houve inclusão de valores e a respectiva variação percentual para se promover o reequilíbrio.

**Quadro 14: Inclusão de custos administrativos no PER – 10ª RE.**

Itens revisados	Numeração no PER	Fluxo de Caixa	Variação
Administração da Concessionária (Resolução nº 3.651/2011) - Referente aos itens 2.9; 3.9; 4.9 e 4.1.2	14.2	FCM 4	0,1990%

### 5.3.2 Obras reprogramadas

71. Para a 10ª Revisão Extraordinária, foram efetuadas reprogramações de obras (sem considerar inexecuções), tanto no FCO como nos FCMs, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

**Quadro 15: Reprogramações de obras do PER no FCO e FCMs – 10ª RE.**

Itens revisados	Numeração no PER	Fluxo de Caixa	Variação
Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's) - Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla com extensão de 11,785 km x 2 pistas = 23,57 km, a ser executado no 10º ano	5.1.2	FCO	-0,22042%
Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapeverica da Serra – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.1	FCO	-0,16572%
Implantação de ruas laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.2	FCO	-0,01355%
Implantação de ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba – segmentos a definir – extensão de 15 km	5.1.3.3	FCO	-0,01852%
Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo - BR-116/SP – km 277+600	5.1.8.1	FCO	-0,03402%
Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo - BR-116/SP – km 288	5.1.8.2	FCO	-0,00811%
Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo - BR-116/SP - km 305	5.1.8.3	FCO	-0,00276%
Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo - Trevo no Contorno Norte de Curitiba - interseção com a BR-476	5.1.8.4	FCO	-0,01452%
Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo - Trevo no Contorno Norte de Curitiba - interseção com a PR-417	5.1.8.5	FCO	-0,02428%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/PR - km 12+800m	5.1.9.1	FCO	-0,00215%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 297+600	5.1.9.2	FCO	-0,01901%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 312+200	5.1.9.4	FCO	-0,03021%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 332	5.1.9.6	FCO	-0,03021%

Itens revisados	Numeração no PER	Fluxo de Caixa	Varição
Contorno Norte de Curitiba – interseção com a BR-116/PR	5.1.10.4	FCO	-0,10215%
Implantação de Passagens em Desnível - Tipo Galeria - Passagem Superior Av. Santos Dumont	5.1.11.2	FCO	-0,02155%
Implantação de Passagens em Desnível - Tipo Galeria - Passagem inferior Rua Pedro Osaki	5.1.11.3	FCO	-0,01031%
Implantação de Passagens em Desnível - Tipo Galeria - Passagem inferior Rua Marcos Cardoso	5.1.11.4	FCO	-0,02155%
Implantação de Passagens em Desnível - Tipo Galeria - Passagem superior Rua Presidente Faria	5.1.11.5	FCO	-0,01031%
Dispositivos de Interseção - Acesso Norte de Curitiba - km 15+300 - Vila Zumbi	5.1.20.1	FCO	-0,00062%
Dispositivo de interseção – km 292	5.1.20.2	FCO	-0,01484%
Dispositivo de interseção – km 322 – Juquitiba	5.1.20.3	FCO	-0,03619%
Dispositivo de interseção – km 397+200m – Miracatu	5.1.20.5	FCO	0,00122%
Dispositivo de interseção – km 404+100 – Miracatu	5.1.20.6	FCO	0,00094%
Dispositivo de interseção – km 408 – Miracatu	5.1.20.7	FCO	0,00788%
Dispositivo de interseção - BR-116/SP - km 419+400m - Juquiá	5.1.20.8	FCO	-0,00084%
Dispositivo de interseção - BR-116/SP - km 490+320m – Cajati	5.1.20.9	FCO	0,00618%
Sistema de Detecção de Altura (Reposição)	6.3.2.5	FCO	-0,00030%
Sistema de Detecção de Altura (Conservação)	6.3.3.2.5	FCO	-0,00012%
Duplicações da Serra do Cafezal (inclusive OAE)	5.2.1	FCO	-0,08179%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/PR - km 88+600	5.1.9.10	FCM 1	-0,03512%
Implantação de grades altas nas passarelas	5.1.14.3	FCM 1	0,00417%
Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo - BR-116/SP – km 277+600	5.1.8.1	FCM 2	-0,17249%
Duplicações da Serra do Cafezal (inclusive OAE)	5.2.1	FCM 2	-0,35502%

### 5.3.3 Efeito final da 10ª Revisão Extraordinária

72. O efeito dos itens de inclusão e reprogramação de obras e serviços, os quais compõem a 10ª Revisão Extraordinária, altera a TBP de R\$ 1,72828, resultante da 9ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,70756, representando um decréscimo de 1,23% (um inteiro e vinte e três centésimos por cento).

## 6 ATUALIZAÇÃO DA TBP

73. Considerando-se o IRT provisório de 1,83391, bem como a TBP de R\$ 1,70756, resultante da 9ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 3,13152, representando uma variação positiva de 4,01% (quatro inteiros e um centésimo por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2016 (R\$ 3,01089), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

\* R\$ 3,10, representando uma variação positiva de 3,33% (três inteiros e trinta e três centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2016 (R\$ 3,00), após a aplicação do critério de arredondamento.

## 7 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

74. Em atendimento ao Memorando Circular nº 014/2017/GEROR/SUINF, de 29/08/2017 (fl. 09), a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se por meio do Memorando nº 373/2017/GEFOR/SUINF, de 03/09/2017 (fl. 175), informando que não existe objeção, por parte daquela Gerência, para a aprovação do reajuste e revisão da TBP.

75. Em atendimento ao mesmo Memorando Circular, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) manifestou-se por meio do Memorando nº 959/2017/GEINV/SUINF, de 25/09/2017 (fl. 270, processo GEINV), informando que não existe descumprimento, por parte da concessionária, de cláusula técnico-operacional do seu Contrato de Concessão.

76. A Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico Financeiro (CODEF/GEROR) emitiu o "Relatório Consolidado de Fiscalização" e o respectivo "Atestado

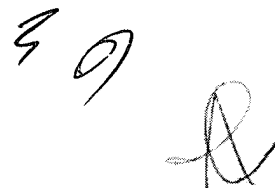


de Regularidade" (aspectos econômico-financeiros), de 29/06/2017, processo de fiscalização nº 50.515.014408/2017-93, os quais avaliam que a concessionária está "REGULAR".

77. Conforme se verifica no Atestado de Regularidade e no Relatório Consolidado de fiscalização, a Concessionária apresenta status de regular quanto às seguintes obrigações: 1) Receitas Extraordinárias; 2) Verba de Fiscalização; 3) Balancetes mensais analíticos; 4) Demonstrações Financeiras Anuais; 5) Regularidade Fiscal; 6) Financiamentos e Emissão de Títulos; 7) Capital Social; 8) Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT); 9) Patrimônio Líquido; 10) Abertura de Capital; 11) Acordo de Acionistas; 12) Alterações do Estatuto Social; 13) Controle Societário; 14) Titularidade do Controle efetivo da Concessão; 15) Alteração do Controle Societário; 16) Seguros e Garantia e de Execução Contratual; e 17) Fiscalização extraordinária.

78. Em relação à Garantia de Execução Contratual, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias (GEROR) atestou, por meio da Nota Técnica nº 113/2017/GEROR/SUINF, que a apólice de seguro-garantia da Autopista Régis Bittencourt vigente no biênio 2017/2018 está em conformidade com as exigências contratuais.

79. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que foi encaminhado comunicado ao Ministério da Fazenda e ao Ministério dos Transportes, em cumprimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002 e à Portaria DG/ANTT nº 467/2015, de 21 de setembro de 2015, informando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da Autopista Régis Bittencourt, por meio, respectivamente, dos ofícios nº 551/2017/SUINF e 550/2017/SUINF, ambos de 17 de novembro de 2017.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

## 8 TABELA DE TARIFAS

80. A tabela a seguir apresenta os valores das tarifas a serem praticadas nas praças de pedágio P1 a P6, considerando a TBP reajustada e arredondada de R\$ 3,10.

81. Os valores por categoria de veículos foram obtidos a partir da fórmula a seguir:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \frac{\text{Tarifa de Pedágio Arredondada}}{\text{Tarifa}} \times \text{Multiplicador da Tarifa}$$

Tabela 1: Tarifas nas Praças de Pedágio P1 a P6

	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1	3,10
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	6,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	4,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	9,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2	6,20
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	12,40
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5	15,50
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	18,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simple	0,5	1,55

M  
9  
A

## 9 CONCLUSÃO

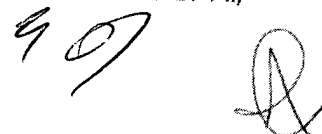
82. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

83. O processo de reajuste indicou o percentual de 2,82% (dois inteiros e oitenta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

84. Concomitantemente ao processo de reajuste, a ANTT está efetuando a 9ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, aumentando a TBP em um percentual de 2,38% (dois inteiros e trinta e oito centésimos por cento), bem como a 10ª Revisão Extraordinária, diminuindo a TBP com uma alteração percentual de 1,23% (um inteiro e vinte e três centésimos por cento), em relação à TBP resultante da 9ª Revisão Extraordinária. O efeito combinado das revisões altera a TBP aprovada em 2016 de R\$ 1,68815 para R\$ 1,70756, apresentando um acréscimo percentual de 1,15% (um inteiro e quinze centésimos por cento).

85. Os efeitos combinados do reajuste e das revisões resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio aprovada na 9ª Revisão Ordinária e 10ª Extraordinária em 4,01% (quatro inteiros e um centésimo por cento) antes do arredondamento, e em um acréscimo de 3,33% (três inteiros e trinta e três centésimos por cento) após o arredondamento, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

86. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT os procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 9ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A.,



cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio a ser praticada pela concessionária para veículo de passeio (categoria 1) de R\$ 3,00 (três reais) para R\$ 3,10 (três reais e dez centavos), com vigência a partir de 29 de dezembro de 2017.