

NOTA TÉCNICA Nº 026/2018/GERE/SUINF

Brasília, 06 de julho de 2018.

Processo: 50500.700093/2018-41

Assunto: 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP – do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040/DF/GO/MG - Trecho Brasília/DF - Juiz de Fora/MG – explorado pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

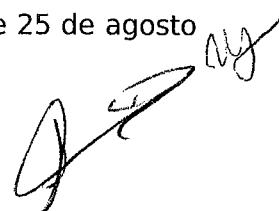
Interessado: Via040 – Concessionária BR-040 S.A.

SUMÁRIO

1	OBJETO	1
2	JUSTIFICATIVA	2
3	HISTÓRICO	2
3.1	Reajuste	4
3.2	Revisões	4
3.3	Evolução das tarifas cobradas ao usuário	5
4	DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS	6
4.1	Reajuste	6
4.1.1	Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste	6
4.1.2	Apuração do Reajuste pela ANTT	9
4.2	Revisão da TBP	10
4.2.1	Dispositivos contratuais e Regulamentares aplicáveis à Revisão da TBP	10
5	ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO	13
5.1	3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária	16
5.1.1	3ª Revisão Ordinária	17
5.1.2	5ª Revisão Extraordinária	31
5.1.3	Efeito final das revisões ordinária e extraordinária	31
5.2	Atualização da Tarifa revisada por praça	32
6	DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA	33
7	TABELA DE TARIFAS	34
8	CONCLUSÃO	35

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 3ª Revisão Ordinária, da 5ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, a vigor a partir de 30 de julho de 2018, em atendimento a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto



de 2016, a Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, e a Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727, de 26 de maio de 2015, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da concessionária Via040 – Concessionária BR-040 S.A.

2 JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 5.810, de 03 de maio de 2018.

3 HISTÓRICO

3. Em 27/12/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou, na BM&FBOVESPA, o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013, referente à concessão para exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 006/2013

Rodovia	Trecho	Extensão
BR-040/DF/GO/MG	Brasília/DF – Juiz de Fora/MG	936,8 km

4. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental - EVTEA, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R\$ 8,29763 (oito reais e vinte e nove mil, setecentos e sessenta e três centésimos de milésimos de real).

5. Para o Edital em comento houve a apresentação de 8 (oito) propostas. Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita pelo Diretor de Leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores no Quadro 2, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 006/2013:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar	R\$ 3,22528	61,13%
2	Consórcio Via Capital	R\$ 4,59439	44,63%
3	Contern Construções e Comércio Ltda.	R\$ 4,73740	42,90%
4	Consórcio Integração	R\$ 5,86725	29,29%
5	Consórcio Caminho Novo	R\$ 6,30620	23,99%
6	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 7,03473	15,22%
7	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 7,46870	9,48%
8	Consórcio Queiróz Galvão Infraestrutura	R\$ 7,88275	4,99%

6. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A, com lance de R\$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil, quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), para a Tarifa Básica de Pedágio - TBP.

7. Em 03/01/2014, a Comissão de Outorga consignou o resultado do julgamento dos documentos de qualificação apresentados pela proponente primeira colocada, conforme consta na Ata de Julgamento dos Documentos de Qualificação da Proponente Primeira Colocada no Leilão do Edital de Concessão nº 006/2013.

8. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Via040 – Concessionária BR-040 S.A., que, em 12/03/2014, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013.

9. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à 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, mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 3,22528, referenciada a novembro de 2012.

10. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato de Concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data da assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xii) como sendo a data da

assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 21/04/2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

11. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 30 de julho de 2015, nas praças de pedágio P1 a P8 e P11, autorizado pela Resolução ANTT nº 4.787/2015, de 17 de julho de 2015. As praças de pedágio P9 e P10 iniciaram a cobrança em 23 de agosto de 2015, autorizado por meio da Resolução ANTT nº 4.803, de 12 de agosto de 2015.

3.1 Reajuste

12. A primeira atualização monetária coincidiu com o início de cobrança de pedágio nas praças, e implicou em um aumento de 21,08% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,21079, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de setembro (IPCA₀) de 2012 e o número índice do IPCA de maio de 2015 (IPCA_i), definindo, desse modo, a TBP atualizada.

13. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 30 de julho, serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

14. O Quadro a seguir apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Provisório	Variação %	IRT Definitivo	Variação %	Diferenças %
2015	-	-	1,21079	21,08%	-
2016			1,32366	9,32%	
2017			1,37127	3,60%	

3.2 Revisões

15. O Quadro 4 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma das revisões.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GEREFE

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	12/03/2014	-	R\$ 3,22528	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Extraordinária	19/05/2015	30/07/2015	R\$ 3,33170 (3,30%)	Inclusão de retornos operacionais em nível. Processo nº 50500.004407/2015-38. Resolução ANTT nº 4.699 de 13/05/15
2ª Revisão Extraordinária	30/07/2015	30/07/2015	R\$ 3,77315 (13,25%)	Perda de receita devido à isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15) e início de cobrança de pedágio Processo nº 50500.113655 /2015-79. Resolução ANTT nº 4.787 de 17/07/15
1ª Revisão Ordinária 3ª Revisão Extraordinária	30/07/2016	30/07/2016	R\$ 3,84701 (1,96%)	Dispositivos de Retorno, Remoção de Interferências, Atraso no Licenciamento Ambiental e Impacto no Pavimento devido ao aumento de tolerância de peso por eixo (Lei 13.103/15); Processo nº 50510.028756/2015-26 e 50500.093698/2016-10. Resolução ANTT nº 5.143 de 15/07/16
2ª Revisão Ordinária 4ª Revisão Extraordinária	30/07/2017	30/07/2017	R\$ 4,10339 (6,66%)	Controlador/Redutor de Velocidade PER (investimento), Processo nº 50500.700093/2018-41 e 50510.017684/2018-34. Resolução ANTT nº 5.392 de 27/07/17

16. O Quadro 5 a seguir lista evolução dos componentes tarifários de FCM e TBP de contrato quando das revisões anteriores:

Quadro 5 - Histórico da TBP/km reajustada: FCM e contrato

Revisão	TBP contrato	TBP FCM	Total	Varição
-	R\$ 3,22528		R\$ 3,22528	
1ª RE	R\$ 3,22528	R\$ 0,10642	R\$ 3,33170	3,30%
2ª RE	R\$ 3,66673	R\$ 0,10642	R\$ 3,77315	13,25%
1ª RO, 3ª RE	R\$ 3,44163	R\$ 0,40537	R\$ 3,84701	1,96%
2ª RO, 4ª RE	R\$ 3,43798	R\$ 0,66540	R\$ 4,10339	6,66%

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

17. O Quadro 6 a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada nas praças de pedágio pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões, aplicação dos fatores D, Q, C e X, reajuste, e aplicação do critério de arredondamento, para a categoria 1 de veículos.

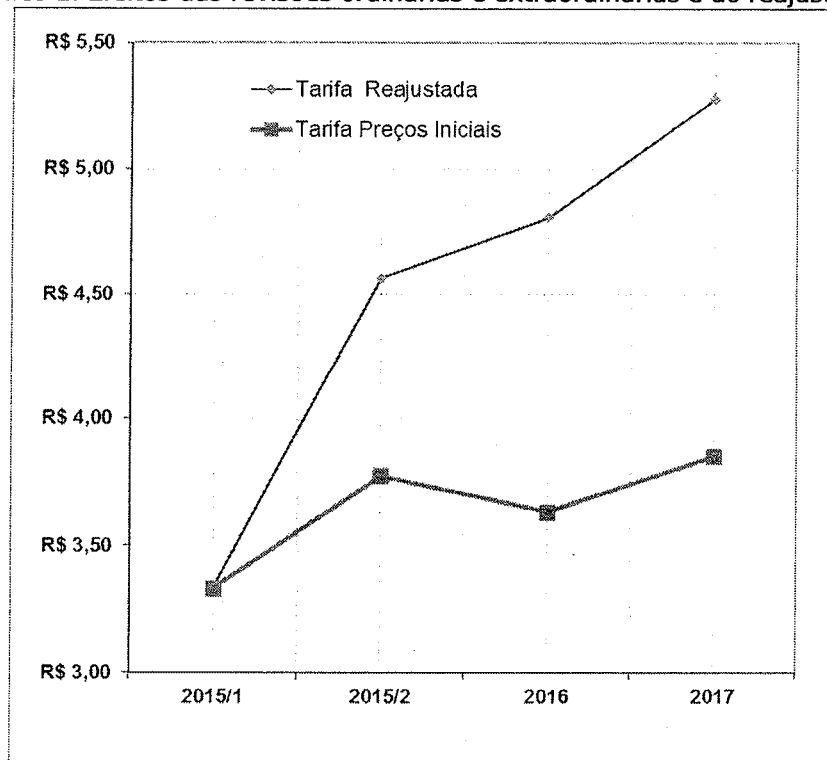


Quadro 6: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	Tarifa (R\$)	Varição %
Proposta de Tarifa	-	-	-	-		-
1ª, 2ª Rev. Extraordinária e Reajuste 2015	-	-	-	-	4,60	-
1ª Rev. Ordinária 3ª Rev. Extraordinária e Reajuste	0,88416	-0,23837	-	-	4,80	4,35
2ª Rev. Ordinária 4ª Rev. Extraordinária e Reajuste	2,64603	-0,19992			5,30	10,42

18. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias, expressos em termos de tarifa a preços iniciais (sem considerar o IRT) e a tarifa reajustada estão ilustrados no gráfico seguinte.

Gráfico 1: Efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias e do reajuste



4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS

4.1 Reajuste

4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

19. Vale transcrever o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

"18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

18.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 18.1.5.

18.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

18.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 do Contrato.

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na Proposta, definida na cláusula 1.1.1 (xiv) do Contrato.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do Contrato.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do Contrato.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato.

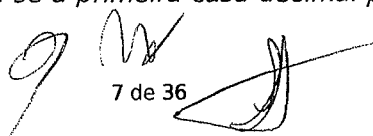
X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do Contrato.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix) do Contrato.

18.3.4 A Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.


7 de 36

18.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do Fator C.

18.3.6 O valor da Tarifa de Pedágio será autorizado mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

18.3.7 A partir do 5º quinto dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste.

18.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste Contrato, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as Partes deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as Partes não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a ANTT deverá determinar o novo índice de reajuste."

20. O cálculo do IRT é definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato, transcrita abaixo:

"(xxvii) IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre setembro de 2012 e dois meses anteriores a data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_t / IPCA_0$ (onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e $IPCA_t$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores a data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis)."

21. 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 art. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário.

"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 3 (três) últimos números índices publicados." (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

4.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

22. Conforme já explicitado nesta Nota Técnica, a primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 30 de julho de 2016.

23. Considerando o início da cobrança de pedágio, e de acordo com o que dispõe a cláusula 18.3.2 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração variação do IPCA entre os meses de setembro de 2012 e maio de 2018 (dois meses anteriores à data-base de reajuste), representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de maio de 2018 e de setembro de 2012.

24. Apresenta-se no Quadro 7, síntese dos números-índice e variações entre períodos.

Quadro 7: Cálculo de IRT e variação inflação (%)

MÊS	IPCA
IPCA - SET/12 (apurado)	3.532,06
IPCA - MAI/18 (apurado)	4.981,69
Variação, últimos 12 meses (%)	2,855%

25. A partir dos números-índice do IPCA de maio de 2018 e de setembro de 2012, apurou-se o valor do IRT definitivo de 2018, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.981,69}{3.532,06} = 1,41042$$

26. Adicionalmente, o Parecer N° 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no trânsito, fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do

sistema rodoviário. Apresenta-se no Quadro 8, síntese dos números-índice e variações entre períodos, que permitem o cálculo do IRT verbas.

Quadro 8: Cálculo de IRT-verbas e variação inflação (%)

MÊS	IPCA
abril/14 (apurado)	3.862,84
abril/17 (apurado)	4.828,44
Variação, últimos 12 meses (%)	4,76%

27. A partir dos números-índice do IPCA de abril de 2017 e de abril de 2014, apurou-se o valor do IRT-verbas para os valores do 4º ano concessão, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.828,44}{3.862,84} = 1,24511$$

28. Para tanto utiliza-se o IRT-verbas calculado para esta revisão no valor de 1,24511.

4.2 Revisão da TBP

4.2.1 Dispositivos contratuais e Regulamentares aplicáveis à Revisão da TBP

29. Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 18.4, quanto à revisão tarifária:

“18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.

18.4.2 O Fator Q terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no Anexo

(i) O Fator Q será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.



18.4.3 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

18.4.4 O Fator D será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no Anexo 5.

18.4.5 O Fator X, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 E a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.

18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

18.6.2 A Tarifa de Pedágio a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU."

30. Conforme disposto no Anexo 6 – Fator C:

"1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no Contrato;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT, conforme previsto no Contrato;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da Tarifa de Pedágio na forma prevista no Contrato;





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GERE

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da Tarifa de Pedágio no período anterior;

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da Tarifa de Pedágio;

1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do Fator Q, no montante a ser informado pela ANTT;

1.3.8 Aplicação das Receitas Extraordinárias na modicidade tarifária.

1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio."

31. 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 art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias, e no art. 2º-A dos eventos de revisões extraordinárias.

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior: (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16))

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. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

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 (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

5 ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

32. 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 exame do objeto da presente nota técnica.

33. Para análise da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos, constantes do processo nº 50500.700093/2018-41:

- i. Carta OF.GCC.104.2018, de 23 de março de 2018, com a Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio da Via 040, fls. 3 e 4;
- ii. Parecer Técnico nº 307/2017/GEFOR/SUINF, de 26 de outubro de 2017, que trata do Desconto de Reequilíbrio, Fator D, fls 9 a 15;
- iii. Nota Técnica nº 016/2018/GEREF/SUINF, de 07 de junho de 2018, que trata da Apuração da perda de receita devido à Rota de Fuga na Praça de Pedágio 01 – Cristalina/GO, fls 97 a 102;
- iv. Nota Técnica nº 008/2018/GEREF/SUINF, de 21/05/2018: que avalia e mensura as verbas de RDT efetivamente utilizadas pela concessionária no ano 3, fls. 42 A 43;

- v. Nota Técnica nº 005/2018/GEREG/SUINF, de 02/07/2018: que avalia e mensura as verbas de RDT efetivamente utilizadas pela concessionária no ano 4, fls. 116 A 137;
 - i. Memorando nº 068/2018/GEFIR/SUINF, de 30 de maio de 2018: sobre a não aplicação do Fator Q, fl. 44;
 - ii. Parecer Técnico nº 004/2018/GEREF/SUINF, de 03 de julho de 2018, que trata da Auditoria das Isenções dos Moradores de Conselheiro Lafaiete/MG, fls 137 a 142;
 - iii. Nota Técnica nº 13/2018/GEREF/SUINF, de 30/05/2018: que avalia e mensura as Receitas Extraordinárias auferidas pela concessionária, fls. 48 a 50;
 - iv. Memorando nº 188/2018/GEFIR/SUINF, de 26/06/2018, retificação da proposta de revisão, fls. 143 a 149;
 - v. Atestado de Regularidade e Relatório Consolidado de Fiscalização: Aspectos Econômico-Financeiros da CODEF/GEROR/SUINF, de 19/06/2018, Processo de Fiscalização nº 50500.048705/2018-82: avaliam como regular a situação econômico-financeira da Concessionária, fls. 153 a 158.
34. Para análise da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos, constantes do processo nº 50510.017684/2018-34:
- i. Nota Técnica nº 015/2018/GEINV/SUINF, de 30/04/2018: análise da GEINV de Proposta de revisão, antes da manifestação da concessionária, referente às obras e serviços estabelecidos no PER da Via040 e para novos pleitos, fls. 84 a 125;
 - ii. Nota Técnica nº 05/2018/GEFIR/SUINF, de 14/06/2018: análise da GEINV de Proposta de revisão, após a manifestação da concessionária,

referente às obras e serviços estabelecidos no PER da Via040 e para novos pleitos, fls. 258 a 289.

35. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, alterada pela Resolução nº 5.172/16, a concessionária VIA040 apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da Carta OF.GCC.104.2018, de 23 de março de 2018. Após a análise dessa proposta, a ANTT comunicou a concessionária sobre a revisão/reajuste através do Ofício nº 214/2018/SUINF, de 10 de maio de 2018.

36. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, se manifestou por meio da Carta OF.GCC.0158.2018, de 29 de maio de 2018. Com base nessa proposta e manifestação da concessionária, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

37. Nas referidas cartas, a concessionária solicita manifestação quanto ao pedido de reequilíbrio contratual pela alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre a gasolina e o diesel em 2017, contudo, entendemos que a alteração dos encargos foi compensada pela aplicação da variação do índice do IPCA, quando do reajuste das tarifas de pedágio, de modo que a alteração dos encargos não provocou desequilíbrio econômico-financeiro no contrato da concessão, razão pela qual o pleito não pode ser aceito.

38. Ademais o assunto havia sido analisado na revisão de 2017, ocasião em que, a Procuradoria Federal Junto à ANTT - PF-ANTT considerou que eventuais diferenças tarifárias provocadas pela alteração das alíquotas do PIS/COFINS/CIDE com a vigência do Decreto nº 8.395, de 29/01/2015, uma vez comprovadas pela SUINF/ANTT, teriam sido alcançadas pela preclusão lógica, não sendo mais exigíveis, conforma Parecer nº 00573/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, fl. 168.

39. A concessionária informa que houve acréscimo no valor da renovação do seguro garantia, e solicita reequilíbrio contratual. Porém, conforme a cláusula 12.4 do contrato de concessão, as cartas de fiança e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de um ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da Concessionária mantê-la em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o Prazo da Concessão, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com o



mínimo de 30 (trinta) dias antes do vencimento das garantias, por tanto não há que se falar em reequilíbrio.

40. Quanto à solicitação da concessionária, de ressarcimento de custos adicionais destinados a medidas preventivas da evasão de pedágio, informamos que o Memorando nº 133/2018/GEFIR/SUINF, de 12 de junho de 2018, fl. 111, analisou o pleito e concluiu não ensejar reequilíbrio.

41. Relativamente à aplicação do Fator D, a concessionária solicita que as parcelas advindas do Fluxo de Caixa Marginal não sejam consideradas na TBP para efeito de aplicação do Fator D, baseada na Nota Técnica nº 001/2008/SUINF, de 18 de janeiro de 2018. A metodologia foi considerada na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da concessionária Viabahia, porém o assunto está sendo debatido junto ao Tribunal de Contas da União - TCU, que, inicialmente discorda da proposta.

42. Dessa forma, consideramos mais prudente aguardar a análise daquele Tribunal. Além disso informamos que esse assunto constará da Minuta de Resolução que será levada à Audiência Pública em 2018.

43. Os demais pleitos encaminhados pela concessionária são analisados nessa nota técnica, conforme segue.

5.1 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária

44. O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 18.4, 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.

45. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, e na Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/ 2014 e nº 4.727/ 2015.

46. Na presente revisão ordinária se aplicará a fórmula prevista no item 18.3.3 do contrato.




"18.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1 .1 (xlv) do Contrato.

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na Proposta, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do Contrato.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1 .1 .1 (xx) do Contrato.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do Contrato.

IRT índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, conforme definido na cláusula 1 .1 .1 (xxvii) do Contrato.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do Contrato.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1 .1 (xix) do Contrato."

5.1.1 3ª Revisão Ordinária

47. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 4,10339, aprovada na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária passa-se aos eventos da 3ª Revisão Ordinária da TBP.

48. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores C e D daqueles inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

49. Em relação ao Fator Q, segundo o item 1.4 do Anexo 7 do Contrato de Concessão, o indicador relativo ao nível de acidentes já deveria ser aplicado nesta revisão. Contudo, conforme consta no Memorando nº 068/2018/GEFIR/SUINF, de 30/05/2018, fl. 44, (em resposta ao Memorando nº 005/2018/GEREF/SUINF, fl. 45), a GEFIR explicita que "não há como fornecer, no momento, a informação sobre o valor do Fator Q da VIA040 com a garantia de que ela represente com fidedignidade a realidade da variação de acidentes do trecho concedido ao longo do tempo, e em comparação a outros trechos concedidos". Diante do exposto pela GEFIR, esclarece-se que a aplicação do

Fator Q nesta 3ª Revisão Ordinária está prejudicada, visto que a forma de cálculo não apresenta valores fidedignos com a realidade.

50. Segundo o item contratual 18.4.5, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo de Concessão, a partir desta data seus valores serão revistos. Permanece, portanto, sem efeito na presente revisão.

51. A componente do Fator D referente às obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER, com aferição de competência da GEFIR/SUINF, somente tem efeito a partir da revisão ordinária imediatamente subsequente à avaliação do recebimento de cada parcela anual das obras de duplicação pela ANTT, conforme item 3.2 do Anexo 5 do Contrato. O marco inicial de contagem de 12 meses para cada meta anual de duplicação ocorreu um ano após o início da concessão.

52. Este período de avaliação e a aplicação automática do Fator D segue os termos do Contrato e do PER, assim conforme disposto no Parecer nº 02425/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, de 25 de novembro de 2016. Esse Parecer apresenta o entendimento de que o descumprimento das metas de ampliação deve ser apurado um ano após a data de assunção do trecho rodoviário, considerando que as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independente de atraso na obtenção:

"36. Assim, em resposta à consulta da SUINF, em respeito às disposições contratuais, compartilhando o entendimento defendido na Nota nº 04155/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, concluímos que, para pleito de aplicação de desconto de reequilíbrio em razão do descumprimento das metas anuais de ampliação de capacidade da rodovia, o marco inicial deve ser a partir de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independentemente da obtenção da licença de instalação, em respeito ao disposto na subcláusula 10.3.2, c. Segundo nossa leitura do Contrato, deve-se portanto, apurar os eventuais descumprimentos anuais e fazer incidir desconto de reequilíbrio como se as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses, contados da assunção do trecho."

I – Eventos inseridos nos Fatores

5.1.1.1 Fator D

53. Item de revisão ordinária, correspondente à avaliação do atendimento de Parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e de

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GERE

ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço, atestado pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR/SUINF.

54. A GEFIR/SUINF, por meio dos Pareceres Técnicos nº 307/2017/GEFOR/SUINF, de 26 de outubro de 2017 e nº 356/2017/GEFOR/SUINF, de 28 de dezembro de 2017, informou que o percentual auferido, relativo à Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço e à Frente de Recuperação e Manutenção é de 9,09760%.

5.1.1.2 Fator C

55. Por meio do Fator C se revisa a Tarifa de Pedágio visando reequilibrar os impactos negativos ou positivos sobre as receitas e verbas da concessionária ocorridos no ano concessão, anteriormente à data de revisão. A metodologia completa do Fator C encontra-se no Anexo 6 do Contrato de Concessão.

56. Todos os valores de entrada na Conta C, seguindo a metodologia, são a preços correntes do ano concessão de referência para a Revisão em curso. No presente caso, os valores que não estiverem a preços correntes no 4º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

57. Abaixo são apresentados os itens cujo impacto nas receitas e verbas da concessionária será acumulado na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C. Nesta aplicação do Fator C, está se propondo que todos os eventos sejam repassados à Tarifa, não restando saldo a ser repassado para a próxima revisão.

58. É importante relatar que o Anexo 6, prevê o seguinte:

"2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.

2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte.

2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao Fator C de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.9.

$$Taxa Juros = [(1 + i) \times (1 + f)]$$



Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio -IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato.

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal."

5.1.1.2.1 IRT provisório e Arredondamento

59. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 21 de abril de 2018, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior. Como o IRT apurado para o ano anterior na Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF foi definitivo, não há necessidade de calcular-se qualquer ajuste do IRT.

60. A atualização do arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada por praça e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada. Consta na aba "Arredondamento" da planilha "Fator C".

Quadro 9: Cálculo da diferença de arrecadação devido ao arredondamento

Praça	VDM equiv	Período 1 22/04/2017 a 29/07/2017			Período 2 30/07/2017 a 21/04/2018		
		Tarifa	Tarifa arredondada	Diferença	Tarifa	Tarifa arredondada	Diferença
P1 a P11	181.953,56	4,80872	4,80	157.091,46	5,27804	5,30	-1.062792,03
TOTAL							-905.700,56

61. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 905.700,56 (novecentos e cinco mil, setecentos reais e cinquenta e seis centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

5.1.1.2.2 Rota de Fuga

62. A Concessionária BR-040 S/A - VIA040, por meio da carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, encaminhou os documentos relativos à

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GEREFSUINF

proposta de revisão das tarifas de pedágio - 2018, referente ao 4º ano concessão (22/04/2017 a 21/04/2018) e apresentou pleito referente à existência de rota alternativa à praça de pedágio nº 1, localizada no município de Cristalina/GO.

63. Para isso foi elaborada a Nota Técnica nº 016/2018/GEREF/SUINF, a qual concluiu pela reversão por meio do Fator C de R\$ 3.486.927,45. reequilíbrio do valor.

64. Desta forma, o valor total em perda de receita revertido por meio de acréscimo no Fator C no cálculo da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária é de R\$ 3.486.927,45 (três milhões, quatrocentos e oitenta e seis mil, novecentos e vinte e sete reais e quarenta e cinco centavos.

5.1.1.2.3 Isenção

65. Duas liminares suspenderam a arrecadação de pedágio em dois municípios lindeiros à rodovia concedida à VIA040: Cristalina-GO e Conselheiro Lafaiete-MG.

66. Em Cristalina a suspensão de arrecadação para veículos com placa do município começou em 09 de setembro de 2015. A suspensão de liminar 0007542-45.2016.4.01.0000, ajuizada perante o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, interrompeu os efeitos da liminar. Por meio da carta OF GCC 0305-2016, a VIA 040 pleiteou a data de 23 de março de 2016 como referencial para o fim da isenção, alegando que a "... medida foi ajuizada direta e exclusivamente pela ANTT, sem participação da Concessionária..." e que a mesma só foi comunicada pela ANTT nesta data.

67. No caso da Praça de Conselheiro Lafaiete-MG, que se encontra no Km 640/MG da BR 040, de acordo com a decisão judicial da Justiça Federal de 1º Grau em Minas Gerais, processo Nº 48361-07.015.4.01.3800, o benefício da isenção entrou em vigência após 15 dias dessa decisão, data essa de 01 de outubro de 2015.

68. Os dados enviados pela Concessionária, para o período de 01 de janeiro de 2017 a 31 de dezembro de 2017, passaram por auditoria. O Parecer Técnico nº 004/GEREF/SUINF/2018, de 03 de julho de 2018, avaliou os dados transmitidos pela concessionária, por amostragem e métodos estatísticos.

69. É importante relatar que a isenção da praça P1 em Cristalina (entre o dia 09/09/2015 e 16/03/2016) já foi objeto de reequilíbrio na 1ª revisão Ordinária.

70. Promovidos os cálculos, o repasse à modicidade por meio da Conta C da perda de receita oriunda da isenção na praça de pedágio P10 – Conselheiro Lafaete da VIA040, resultou em um saldo positivo de R\$ 57.451,57 (cinquenta e sete mil, quatrocentos e cinquenta e um reais e cinquenta e sete centavos).

5.1.1.2.4 Variação na alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

71. Considerando que o edital do trecho concedido à Via 040 solicitou que as propostas considerassem o ISSQN como segue, é necessário promover o reequilíbrio, com base no valor real da alíquota de ISSQN vigente em cada município:

“9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas:

(...)

II. a incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN para todos os municípios;”

Quadro 10: Alíquotas de ISSQN 2017 e 2018 (ano 4)

Município	Alíquota ISSQN (*)	Extensão do trecho concedido no município (km)	% Município	Alíquota ISSQN	Participação do Município
Brasília	DF	8,40	0,894%	5,00%	0,0004472
Valparaíso de Goiás	GO	8,70	0,926%	5,00%	0,0004632
Luziânia	GO	51,00	5,430%	3,00%	0,0016290
Cristalina	GO	97,60	10,392%	5,00%	0,0051959
Paracatu	MG	90,00	9,583%	5,00%	0,0047913
Lagoa Grande	MG	31,00	3,301%	5,00%	0,0016503
João Pinheiro	MG	105,40	11,222%	5,00%	0,0056112
São Gonçalo do Abaeté	MG	44,60	4,749%	5,00%	0,0023744
Três Marias	MG	49,80	5,302%	3,00%	0,0015907
Felixlândia	MG	54,70	5,824%	5,00%	0,0029121
Curvelo	MG	48,40	5,153%	5,00%	0,0025767
Paraopeba	MG	22,00	2,342%	3,00%	0,0007027
Caetanópolis	MG	13,40	1,427%	3,00%	0,0004280
Sete Lagoas	MG	26,70	2,843%	5,00%	0,0014214
Capim Branco	MG	5,00	0,532%	5,00%	0,0002662
Matosinhos	MG	2,00	0,213%	3,00%	0,0000639
Pedro Leopoldo	MG	2,50	0,266%	2,00%	0,0000532
Esmeraldas	MG	9,00	0,958%	2,00%	0,0001917
Ribeirão das Neves	MG	14,50	1,544%	5,00%	0,0007719
Contagem	MG	12,00	1,278%	5,00%	0,0006388
Belo Horizonte	MG	13,50	1,437%	5,00%	0,0007187
Nova Lima	MG	27,10	2,885%	5,00%	0,0014427
Itabirito	MG	19,80	2,108%	5,00%	0,0010541
Ouro Preto	MG	14,00	1,491%	5,00%	0,0007453
Congonhas	MG	12,90	1,374%	5,00%	0,0006868
Conselheiro Lafaete	MG	25,67	2,733%	3,00%	0,0008200
Cristiano Ottoni	MG	12,80	1,363%	5,00%	0,0006814
Carandá	MG	20,91	2,226%	5,00%	0,0011132
Ressaquinha	MG	10,14	1,080%	5,00%	0,0005398
Alfredo Vasconcelos	MG	7,50	0,799%	5,00%	0,0003993
Barbacena	MG	30,32	3,228%	5,00%	0,0016141
Oliveira Fortes	MG	6,61	0,704%	2,00%	0,0001408
Santos Dumont	MG	22,10	2,353%	5,00%	0,0011765
Éwbanck da Câmara	MG	6,25	0,665%	5,00%	0,0003327
Juiz de Fora	MG	12,90	1,374%	5,00%	0,0006868
Total Mensal		939,20	100%	4,593%	4,593%

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GEREFSUINF

72. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN efetivo realiza-se por meio de cálculo de diferença da receita aferida com alíquota efetiva de aproximadamente 4,593% e a receita que seria auferida com a alíquota a 5,00%; com base na diferença dos resultados se obtém a variação monetária de tributo a ser incluso na "Conta C". O procedimento consta na aba "ISSQN" da planilha "Fator C".

Quadro 11: ISSQN

Receita Total	ISSQN pago no ano 4 - alíquota efetiva de 4,59%	ISSQN calculado sobre a Receita com alíquota de 5%	Diferença de imposto
342.076.757,97	15.712.257,12	17.103.837,90	- 1.391.580,78

73. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 1.391.580,78 (um milhão, trezentos e noventa e um mil, quinhentos e oitenta reais e setenta e oito centavos) a ser deduzido da Conta C para posterior aferição do Fator C.

5.1.1.2.5 Receitas extraordinárias e custos associados

74. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2.552, de 14.2.2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25.8.2016, 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.

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)"

75. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25.8.2016, tem-se:

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior: (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)

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

(....)

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16.

(...)

Art. 6º A ANTT, em casos excepcionais, por solicitação fundamentada da Concessionária, poderá autorizar a apropriação posterior das receitas de que trata a alínea "a" do inciso I do art. 2º, em função de seu efetivo recebimento. "

76. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no 4º ano concessão, considerando os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determina a Resolução ANTT nº 2.552/2008.

77. As receitas auferidas aprovadas para o 4º ano-concessão foram avaliadas pela Nota Técnica nº 013/2018/GEREF/SUINF. As receitas foram lançadas na planilha, respeitando a participação destinada à modicidade tarifária inscrita na Resolução ANTT nº 2.552/2008.

78. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, do 4º ano concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ 7.130.329,54 (sete milhões, cento e trinta mil, trezentos e vinte e nove reais e cinquenta e quatro centavos).

Quadro 12: Receita Extraordinária

Ano concessão	Receita Bruta (R\$)	Deduções			Receita Líquida (R\$)	Conta C (PC ano) (R\$)
		Tributos (R\$)	Custos (R\$)	15%		
Ano 4	8.531.180,14	737.947,08	0,00	1.279.677,02	7.130.329,54	-7.130.329,54

5.1.1.2.6 Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

79. Para o RDT ao contrato de Concessão prevê:

“16.1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente destinar R\$ 1.609.806,00 (um milhão, seiscentos e nove mil e oitocentos e seis reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.

16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

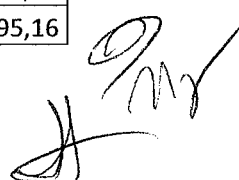
(i) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 16.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT.”

80. Conforme a prestação de contas avaliada por meio da Nota Técnica nº 008/2018/GEREF/SUINF, de 21 de maio de 2018, a Concessionária utilizou um valor de R\$ 1.834.181,83 (um milhão, oitocentos e trinta e quatro mil, cento e oitenta e um reais e oitenta e três centavos), a Preços Iniciais:

Quadro 13: RDT Ano 3

Verba anual (PI)	1.843.655,00
Verba utilizada (PI)	1.834.181,83
Diferença (PI)	9.473,17
P/ conta C	11.795,16



81. Conforme a prestação de contas avaliada por meio da Nota Técnica nº 005/2018/GEREG/SUINF, de 02 de julho de 2018, a Concessionária utilizou um valor de R\$ 1.746.500,09 (um milhão, setecentos e quarenta e seis mil, quinhentos reais e nove centavos), a Preços Iniciais:

Quadro 14: RDT Ano 4

Verba anual (PI)	1.843.655,00
Verba utilizada (PI)	1.746.500,09
Diferença (PI)	97.154,91
P/ conta C	120.968,78

5.1.1.2.7 Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

82. Item de Revisão Ordinária, disciplinado na subcláusula 15.10 do contrato de concessão, transcrito parcialmente a seguir:

“15.10 Segurança no Trânsito

15.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 1.333.583,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

(a) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária”

83. Na 2ª Revisão Ordinária foi revertido o montante de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais, para a modicidade tarifária



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GERE

relativo à não utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, no 3º ano de concessão.

84. Conforme Nota Técnica nº 05/2018/GEFIR/SUINF, a concessionária comprovou a aquisição de equipamentos no montante de R\$ 964.814,43 (novecentos e sessenta e quatro mil, oitocentos e quatorze reais e quarenta e três centavos), a preços iniciais, que deverá ser restituído no reequilíbrio do Contrato de Concessão, conforme previsão contratual do Fator C.

85. Com base nas novas informações trazidas pela referida Nota Técnica, resta um saldo contratual de R\$ 25.185,57 (vinte e cinco mil, cento e oitenta e cinco reais e cinquenta e sete centavos), a preços iniciais, para o item aparelhamento da PRF, relativo ao 3º ano de concessão.

86. Para o 4º ano Concessão, Conforme Nota Técnica nº 05/2018/GEFIR/SUINF, o total de custos apurados com a aquisição de equipamentos foi de R\$ 652.671,05.000,00 (seiscentos e cinquenta e dois mil, seiscentos e setenta e um mil reais e cinco centavos), a preços iniciais, devendo ser revertido para a modicidade tarifária R\$ 337.328,95,46 (trezentos e trinta e sete mil, trezentos e vinte e oito reais e quarenta e seis centavos) a preços iniciais. O montante atualizado para reversão à modicidade tarifária, na Conta C, referente ao Ano 3 é de R\$ 31.358,87 (trinta e um mil, trezentos e cinquenta e oito reais e oitenta e sete centavos), a preços correntes e referente ao Ano 4 é de R\$ 420.012,46 (quatrocentos e vinte mil, doze reais e quarenta e seis centavos), a preços correntes.

Quadro 15: Segurança no Trânsito: PRF

Verba	Ano 3 22.04.2016 - 21.04.2017	Ano 4 22.04.2017 - 21.04.2018
Verba anual (PI)(R\$)	990.000,00	990.000,00
Verba utilizada (PI)(R\$)	964.814,43	652.671,05
Diferença (PI)(R\$)	25.185,57	337.328,95
P/ conta C (PC)	31.358,87	420.012,46

87. Por sua vez, a concessionária não utilizou a verba de Segurança no trânsito relativa ao Programa de Redução de Acidentes durante o 4º ano concessão, devendo ser revertida em sua integralidade a modicidade tarifária. O montante não utilizado da verba anual, R\$ 343.583,00 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), a preços iniciais, atualizado, resulta em

modicidade tarifária por meio de um montante negativo de R\$ 427.799,46(quatrocentos e vinte e sete mil, setecentos e noventa e nove reais e quarenta e seis centavos) na Conta C.

5.1.1.2.8 Ajuste do percentual de Eixos suspensos (Lei 13.103/2015)

88. No quarto ano concessão, ora sob análise, vigoraram dois conjuntos de tarifas nas praças de pedágio. O primeiro conjunto, em vigor entre 22 de abril de 2017 e 29 de julho de 2017, o segundo conjunto de tarifas, em vigor entre 30 de julho de 2017 e 21 de abril de 2018.

89. Como já há disponibilidade de dados para o quarto ano concessão é possível aferir a perda efetiva de receita vis-à-vis a perda projetada. Por meio do uso de (i) dados de tráfego (VDM) do Ano 4; (ii) tarifas sem arredondamento com a incidência dos respectivos acréscimos e sem sua incidência; e (iii) a quantidade de eixos suspensos isentos, é possível aferir a diferença de arrecadação nas praças de pedágio.

90. Observa-se que durante o primeiro período, 22 de abril de 2017 e 29 de julho de 2017, a concessionária arrecadou R\$ 161.582,33 (cento e sessenta e um mil, quinhentos e oitenta e dois reais e trinta e três centavos) a menor. No segundo período a arrecadação, entre 30 de julho de 2017 e 21 de abril de 2018, foi a menor em R\$ 677.764,83 (seiscentos e setenta e sete mil, setecentos e sessenta e quatro reais e oitenta e três centavos).

91. Após esses cálculos será necessário reverter o montante total de R\$ 839.347,16 (oitocentos e trinta e nove mil, trezentos e quarenta e sete reais e dezesseis centavos), em decorrência do ajuste de eixos suspensos, por meio de acréscimo a Conta C e posterior aplicação do Fator C.

92. Ressalta-se que a tarifa de contrato que entrará em vigor a partir dessa revisão considerará a perda de receita de 6,47%, que resulta de um impacto na tarifa de 6,92%. Na revisão ordinária do ano seguinte, caso o percentual de perda de receita de eixo suspenso seja diferente do adotado haverá necessidade de reequilíbrio por meio do Fator C. Assim, a tarifa de contrato será R\$ $3,22528 \times (1 + 6,92\%) = \text{R\$ } 3,44847$.

5.1.1.3 Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

5.1.1.3.1 Cálculo da TIR

93. Cabe ressaltar que, atualmente, a concessão possui dois Fluxos de Caixa Marginais, FCM1 e FCM2

94. O Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM1) foi criado em 2015, por ocasião da Resolução ANTT nº 4.699, de 13/05/15, com TIR 9,43%. Na 2ª Revisão Ordinária e da 4ª Extraordinária, foi criado o Fluxo de Caixa Marginal (FCM2), em virtude de novos investimentos. Considerando que os investimentos incluídos foram menores que R\$ 20 milhões a preços de maio de 2012 e que o prazo da concessão é de 30 anos, a concessionária enquadra-se no 3º estágio. Assim, os novos investimentos foram incluídos no fluxo de TIR igual a 9,95%.

95. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014, de 29.05.2014, e nº 4.727, de 26 de maio de 2015, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e Resolução ANTT nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296 de 27.03.2014 e nº 4.903 de 21.10.2015, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução nº 3.651/11.

96. Conforme previsto na Resolução ANTT nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução ANTT nº 4.075/13, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

97. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza como critério o tempo de concessão, conforme o quadro a seguir.

Quadro 16: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão

Prazo da concessão	1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
20 anos	1º ao 6º ano	7º ao 14º ano	15º ao 20º ano
25 anos	1º ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1º ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

Fonte: Resoluções ANTT nº 4.075/2013 e 4.296/2014

98. É importante salientar que no Anexo V da Resolução ANTT nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permitem que concessionárias captem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxas de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

99. Conforme previsto no art. 8º da Resolução ANTT nº 3.651/11, a taxa de desconto (Taxa Interna de Retorno) a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital).

100. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução ANTT nº 4.075/2013, atualizada pela Resolução nº 4.903/2015, e replicado no Quadro seguinte:

Quadro 17: WACC para cada estágio da concessão

Custo Médio Ponderado de Capital – WACC		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
9,43%	9,77%	9,95%

Fonte: Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.903/2015)

5.1.1.3.2 Inserção do tráfego real no FCM

101. O Fluxo de Caixa Marginal considera a substituição do tráfego projetado pelo real.

102. Com base no tráfego real do dia 22/04/2017 a 21/04/2018 (4º ano concessão), calculou-se o VDM do ano 4 de cada praça de pedágio, que foi lançado na aba “tráfego” do FCM.

103. No que diz respeito à projeção de tráfego dos anos 5 a 30 no Fluxo de Caixa Marginal, adotou-se a taxa de crescimento anual do EVTEA, tendo como base os dados reais do ano 4. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

104. Cabe observar que, futuramente, caso a taxa de crescimento do EVTEA não se mostre a mais adequada para a elaboração da projeção de tráfego, ela poderá ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade.

105. A inserção do tráfego real na aba “Tráfego” resulta em um acréscimo na TBP de R\$ 0,000151 no Fluxo de Caixa Marginal 1 e R\$ R0,000002 na TBP do Fluxo de Caixa Marginal 2.

106. A adoção do tráfego real pagante no FCM adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, a aplicação do percentual de perda de receita devido a essa isenção sobre o valor da TBP no FCM para considerar os efeitos dos eixos suspensos.

5.1.1.3.3 Correção de erro material na fórmula de projeção de receita

107. Observou-se que não havia correspondência entre o valor da tarifa e o período considerado, gerando um erro na projeção de receita, tanto no FCM 1 quanto no FCM2. Para corrigir foi feito do ajuste dos períodos e tarifas correspondentes.

108. Esta correção na fórmula de projeção de receita, resulta em um decréscimo na TBP de R\$ 0,06781 no Fluxo de Caixa Marginal 1 e R\$ 0,00530 na TBP do Fluxo de Caixa Marginal 2.

5.1.2 5ª Revisão Extraordinária

109. As Notas Técnicas nº 22/2017/GEINV/SUINF e nº 31/2017/GEINV/SUINF, apresentaram a esta GEROR também itens do PER a serem revistos, em caráter extraordinário.

110. Os itens do PER considerados na 5ª Revisão Extraordinária podem ser observados no Quadro a seguir.

Quadro 18 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal 1

Itens revisados	Tarifa (Preços iniciais)
FCM 1	
Controlador/Redutor de Velocidade DNIT (investimento)	-0,01897
Controlador/Redutor de Velocidade DNIT (taxa administrativa de 6,24%)	-0,01323
FCM 2	
Controlador/Redutor de Velocidade PER (investimento)	-0,006912
Controlador/Redutor de Velocidade PER (taxa administrativa de 6,24%)	-0,00055

5.1.3 Efeito final das revisões ordinária e extraordinária

111. O impacto conjunto da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP e do reajuste segundo o IRT definitivo podem ser observados nos quadros abaixo.

Quadro 19 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal

Itens revisados	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM 1	
Substituição do tráfego projetado pelo real	-0,000151
Controlador/Redutor de Velocidade DNIT (investimento)	-0,01897
Controlador/Redutor de Velocidade DNIT (taxa administrativa de 6,24%)	-0,01323
Correção na fórmula de projeção de receita	-0,06781
Tarifa acumulada	-0,10017
Tarifa acumulada + Tarifa FCM 1 2ª RE+ Tarifa FCM 1 1ª RE	0,54982
FCM 2	
Substituição do tráfego projetado pelo real	-0,000002
Controlador/Redutor de Velocidade PER (investimento)	-0,006912
Controlador/Redutor de Velocidade PER (taxa administrativa de 6,24%)	-0,00055
Correção na fórmula de projeção de receita	-0,00530
Tarifa acumulada	-0,01276
Tarifa acumulada + Tarifa FCM 2 2ª RE+ Tarifa FCM 2 1ª RE	0,00265

Quadro 20 – Itens da Conta C

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Arredondamento	-905.700,56
Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão.	-31.358,87
Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – 4º ano de concessão.	-420.012,46
Verba para Segurança no Trânsito – Programa de Redução de Acidentes – 4º ano concessão.	-427.799,46
RDT (ano 3)	-11.795,16
RDT (ano 4)	-120.968,78
Receitas Extraordinárias	-7.130.329,54
ISSQN	-1.391.580,78
Eixos Suspensos	839.347,16
Veículos isentos no município de Conselheiro Lafaiete/MG	57.451,57
Rota de Fuga	3.486.927,45
Saldo Conta C	-6.055.819,43

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GERE

Quadro 21 – Cálculo Fator C

Montante aplicado (Cdt+1)	-R\$ 6.055.819,43
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-R\$ 10.087.673,23
Fator C anterior (ct)	-0,199922291
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-2)	68.575.376,18
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-1)	73.601.110,95
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	66.413.049,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	5.357.589,93
Taxa de juros (rt)	13,37%
Fator C (ct+1) [%]	- 0,03733

5.2 Atualização da Tarifa revisada por praça

112. Considerando-se o IRT definitivo de 1,41042, bem como a nova TBP de R\$ 4,00094, identificam-se os novos valores para a tarifa, na categoria 1, como sendo de:

Quadro 22 – Cálculo da tarifa por praça (3ª RO, 5ª RE e reajuste)

Tarifa de Pedágio	Tarifa Arred.	TBP	Fator D	Fator Q	IRT**	Fator X	Fator C
P1 a P11	5,092304	5,10	9,09760%	0,00	1,41042	0,00	-0,03733
		4,00094*					
		TBP FCM					
		0,55247					
		TBP contrato					
		3,44847					

Tarifa de Pedágio = TCP*TBP*(1-D-Q)*(IRT-X)+C

*TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R\$ 3,22528) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso. A perda de receita por eixo suspensos é de 6,472% e o acréscimo necessário na tarifa é de 6,92%

**O reajuste corresponde à uma variação de 2,85%, em relação ao IRT vigente do período anterior.

113. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as Tarifas antes e depois do arredondamento da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária para a 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.

Quadro 23 – Percentual de variação tarifária em relação à tarifa anterior

Praça Pedágio	2a RO e 4a RE		3a RO e 5a RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	5,27804	5,30	5,09230	5,10	-3,52%	-3,77%

6 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

114. Em atendimento ao Memorando Circular nº 007/2018/GEROR/SUINF, de 26 de abril de 2018, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional - GEFOR encaminhou o Memorando nº 165/2017/GEFOR/SUINF, fl. 22, atestando a regularidade técnico-operacional e contratual da Via040. Outrossim, informa que não há óbice ao processo de revisão e reajuste em curso.

115. O Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2018 e Atestado de Regularidade Fiscal da Via040, com vigência até 05/09/2018, em referência aos aspectos econômico-financeiros, validam a regularidade da concessionária nestes quesitos.

116. Da mesma forma, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV informou, por meio do Memorando nº 438/2017/GEINV/SUINF, de 27 de abril de 2018, juntado à fl. 20, que não existe óbice, por parte daquela Gerência, para aprovação do reajuste da TBP da Via 040.

117. Em tempo, informamos que em atendimento à Portaria MF n.º 150, de 12 de abril de 2018, ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514– 3.4.1.11/2010 e à Portaria ANTT nº 467, de 21/09/2015, foram encaminhados à Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência – SEPRAC o ofício nº 288/2018/SUINF, de 05 de julho de 2018, e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o ofício nº 287/2018/SUINF, de 5 de julho de 2018, informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária Via 040.

7 TABELA DE TARIFAS

118. Considerando a tarifa de pedágio resultante da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT definitivo de 1,41042, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P11 a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

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

119. Seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a serem praticadas nas praças P1 a P11.



Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	5,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	10,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	20,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	25,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	30,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,55
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

8 CONCLUSÃO

120. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 3ª Revisão Ordinária e a 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Via040, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

121. O processo de reajuste indicou o percentual de 2,85% (dois inteiros e oitenta e cinco centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

122. A 3ª Revisão Ordinária e a 5ª Revisão Extraordinária alteram as tarifas aprovadas na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária para as diversas praças, conforme demonstrado no quadro 24. Observa-se que, antes do






AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Gerência de Gestão Econômico Financeira de Rodovias - GERE

arredondamento a tarifa diminuiu 3,52% em relação àquela aprovada na 2ª Revisão Ordinária e a 4ª Revisão Extraordinária, após o arredondamento a redução foi de 3,77%.

123. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Via040, cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio, para a categoria 1, a ser praticada pela concessionária, de R\$ 5,30 (cinco reais e trinta centavos) para R\$ 5,10 (cinco reais e dez centavos), nas praças de pedágio P1 a P11, com vigência a partir de 30 de julho 2018.