



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO

RELATORIA: Diretoria Marcelo Vinaud - DMV

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: DMV 225/2019

OBJETO: 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ECOPONTE - Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A

ORIGEM: SUINF/ANTT

PROCESSO: 50505.071381/2018-36

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER N. 01042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza e aprova a 3ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da Ponte Presidente Costa e Silva, BR-101/RJ, administrada pela ECOPONTE – Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A.

2. DOS FATOS

2.1. Em conformidade com a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, tendo em vista o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2015, celebrado entre o Poder Concedente e a ECOPONTE - Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A, e atendendo ao previsto na Portaria MF nº 150, de 12 de abril de 2018, e na Portaria DG/ANTT nº 314, de 21 de agosto de 2018, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá autorizar o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP simultaneamente à 3ª Revisão Ordinária e à 5ª Revisão Extraordinária, nos termos das Resoluções nº 675, de 04 de agosto de 2004, nº 1.187, de 09 de novembro de 2005, nº 3.651, de 07 de abril de 2011, e nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

2.2. Em 18 de março de 2015, a ANTT realizou leilão para a concessão da Rodovia BR-101/RJ, trecho acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói/RJ) – Entroncamento com a Rodovia RJ-071 (Linha Vermelha), que consiste na exploração, por 30 (trinta) anos, da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração, conservação e implantação de melhorias no trecho concedido, sendo que o projeto de concessão foi previsto no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997.

2.3. Foram incluídos no projeto de concessão uma alça de ligação do Sistema Rodoviário à Linha Vermelha (extensão de cerca de 2,5 km), evitando que os usuários da Ponte Rio-Niterói, com destino à Baixada Fluminense e à Rodovia Presidente Dutra (BR-116/RJ) utilizem a Avenida Brasil; uma passagem subterrânea sob a Praça Renascença em Niterói (mergulhão), com o objetivo de proporcionar maior fluidez ao tráfego; e ainda, a Avenida Portuária (extensão de cerca de 3,1 km), permitindo o acesso dos veículos pesados da Avenida Brasil à área portuária (Portão 32).

2.4. A Tarifa de Pedágio Teto para veículos de rodagem simples e de dois eixos, considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a janeiro de 2014 e oferecida para o Edital nº 001/2015, foi de R\$ 5,18620 (cinco reais e dezoito mil seiscentos e vinte centésimos de milésimos de real).

2.5. Para o Edital em comento, houve a apresentação de 6 (seis) propostas, e, 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, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 1: Propostas apresentadas para o Edital nº 001/2015:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.	R\$ 3,28442	36,67%
2	Consórcio Nova Guanabara	R\$ 3,35900	35,23%
3	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 3,86999	25,38%
4	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda	R\$ 4,07895	21,35%
5	Infra Bertin Participações S.A.	R\$ 4,14170	20,14%
6	Consórcio Ponte	R\$ 4,24230	18,20%

2.6. A Comissão de Outorga consagrou vencedora a oferta de R\$ 3,28442 da Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. após a abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Licitante, de modo que o resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, vinculando-a ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

2.7. Conforme exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada ECOPONTE - Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A, em 01 de março de 2015, e por meio da Resolução nº 4.669, de 15 de abril de 2015, publicada no Diário Oficial da União de 16 de maio de 2015, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

2.8. Em 18 de maio de 2015, a ECOPONTE firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente, visando à 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, mediante Tarifa Básica de Pedágio - TBP no valor inicial de R\$ 3,28442, referenciada ao mês de janeiro de 2014, sendo o prazo de vigência da concessão de 30 (trinta) anos a contar da data de Assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 01 de junho de 2015.

2.9. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 01 de junho de 2015, com transferência imediata da antiga Concessionária CCR Ponte para a nova Concessionária ECOPONTE.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

- 3.1. Por meio da correspondência EPON - GAC 00071/2019, de 22 de janeiro de 2019 (fls. 09/30 do Documento SEI nº 0033663), a ECOPONTE - Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A apresentou proposta referente à 3ª Revisão Ordinária, à 5ª Revisão Extraordinária e ao Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do trecho rodoviário sob sua responsabilidade.
- 3.2. Foram realizadas as análises iniciais necessárias no âmbito da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.810, de 03 de maio de 2018.
- 3.3. Dentre as análises, destaca-se a elaboração, pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias – GERE, da Nota Técnica SEI nº 157/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 22 de março de 2019 (Documento SEI nº 0033830), considerando as informações apresentadas pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias – GEFIR nos Pareceres Técnicos nº 132/2019/GEFIR/SUINF, de 28 de fevereiro de 2019 (fls. 35/48 do Documento SEI nº 0033663), e nº 142/2019/GEFIR/SUINF, de 11 de março de 2019 (Documento SEI nº 0337937), que trataram, respectivamente do cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A), e da aferição e cálculo dos Indicadores de Qualidade (Fator Q), sendo esta última manifestação referente às Concessionárias da 3ª Etapa em geral.
- 3.4. Também cabe citar a Nota Técnica nº 101/2018/GEREF/SUINF, de 17 de dezembro de 2018 (Documento SEI nº 0645865), que avaliou e mensurou as receitas extraordinárias auferidas pela ECOPONTE no período de junho de 2017 a maio de 2018.
- 3.5. Com base nos resultados iniciais obtidos, a Concessionária foi comunicada por meio do Ofício SEI nº 680/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 26 de março de 2019 (Documento SEI nº 0046751), tendo apresentado proposta complementar de Revisões e Reajuste por meio da correspondência EPON - GAC 00399/2019, de 11 de abril de 2019 (Documento SEI nº 0133184).
- 3.6. A partir da proposta complementar, e considerando novas informações prestadas pela GEFIR por meio do Despacho SEI ANTT 0589678, de 21 de junho de 2019 (Documento SEI nº 0647045), no que diz respeito à atualização do cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A), a GERE elaborou a Nota Técnica SEI nº 2077/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 08 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0714253), contendo a análise econômico-financeira da 3ª Revisão Ordinária, da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da ECOPONTE.
- 3.7. No que tange às receitas extraordinárias, a Nota Técnica SEI nº 2023/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0692407), promoveu análise complementar, tendo em vista a manifestação da Concessionária na correspondência EPON - GAC 00399/2019.
- 3.8. Novamente informada a Concessionária, conforme Ofício SEI nº 7563/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 08 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0718841), foram providenciadas as primeiras comunicações ao Ministério da Economia, por meio do Ofício SEI nº 7565/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 08 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0719021), e ao Ministério da Infraestrutura, por meio do Ofício SEI nº 7568/2018/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 08 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0719147).
- 3.9. Submetidos os autos à análise jurídica, a Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF/ANTT se manifestou por meio do PARECER N. 01042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15 de julho de 2019 (fls. 01/06 do Documento SEI nº 0808128), cujas principais considerações estão transcritas a seguir:

"(...)

10. No caso em apreço, observo que a vigência do reajuste e da revisão não poderá ocorrer de forma retroativa, à partir de 01/06/2019, como sugerido pela NOTA TÉCNICA SEI nº 2077/2019/GEREF/SUINF/DIR (fls. 140/163). Com efeito, além de não existir amparo legal para tal proceder, a retroatividade iria contrariar o Decreto n. 4.130/2002, no qual é exigida a prévia comunicação da alteração do valor da tarifa de pedágio ao Ministério da Economia, com antecedência de 15 (quinze) dias - inciso VIII, do art. 3º - o que só ocorreu em 08/07/2019.

11. Desse modo, sugiro que as alterações tarifárias passem a vigorar e serem exigidas dos usuários somente à partir do dia 23/07/2019.

(...)

14. Quanto às revisões da tarifa básica de pedágio, embora a manifestação técnica já mencionada não faça expressa menção sobre inclusão ou supressão de obras e serviços, por cautela oriento no sentido de que eventuais alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER, com a inclusão ou supressão de obras e serviços, somente é possível por ocasião da Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão, como já orientado por esta Procuradoria Federal (Vd. PARECER n. 00742/2018/PF-ANTT/PGF/AGU exarado no Processo n. 50500.692573/2018-2, e DESPACHO Nº 01768/2018/PFANTT/PGF/AGU, exarado no Processo n. 50500.221571/2017-70), nos termos da Resolução ANTT n. 675, de 04 de agosto de 2004, que disciplina os procedimentos para as Revisões Ordinárias, Extraordinárias e Quinquenais dos Contratos de Concessão Rodoviária Federal.

15. Ainda sobre às revisões deve ser acrescentada a análise jurídica sobre a incidência da Lei n. 13.103/2015 e sua regulamentação, que acarretou tanto a redução de receita para as Concessionárias de rodovias, ao instituir a gratuidade para os eixos suspensos dos veículos de carga, como também aumentou a despesa com a manutenção da pavimentação, ao elevar o limite de peso bruto transmitido por eixo.

(...)"

- 3.10. Na sequência do supracitado Parecer, ainda no que diz respeito à análise jurídica, cabe também mencionar o DESPACHO N. 10924/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 18 de julho de 2019 (fls. 07/09 do Documento SEI nº 0808128), transcrito a seguir em seu aspectos principais:

"1. Manifesto minha concordância parcial com o PARECER n. 01042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU.

2. Primeiramente, no tocante à recomendação lançada no parágrafo 11 daquela manifestação, entendo possível fixar um prazo anterior de vigência do reajuste ou da revisão, não para efetivar uma cobrança retroativa, mas sim para estabelecer um lapso temporal de atraso a ser considerado no reajuste ou revisão ordinária subsequente. Entendimento diverso poderia ensejar desequilíbrio contratual decorrente de eventual mora na efetivação do reajuste ou revisão.

3. Entendo ainda necessário avaliar interpretação retroativa adotada pela NOTA TÉCNICA SEI nº 2077/2019/GEREF/SUINF/DIR (documento SEI 0714253), no tocante à correção de percentuais de Fator D e à dissociação do impacto do Fator D na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais.

4. Quanto à correção de percentuais de Fator D, justifica a necessidade de corrigir os percentuais de Fator D adotados em revisões ordinárias anteriores, para adequar ao entendimento firmado nessa Agência, após a revisão de 2018, quanto ao momento de incidência daquele Fator: (i) se na revisão ordinária subsequente à sua apuração ou (ii) na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão.

5. Defendendo adequação ao entendimento do Tribunal de Contas da União - TCU exposto no Relatório de Fiscalização nº 351/2017 (TC nº 024.813/2017-6), a SUINF apresenta proposta de correção da 1ª e da 2ª Revisão Ordinária, para fins de considerar a incidência do Fator D na revisão ordinária subsequente ao encerramento do ano concessão.

6. Já no tocante à dissociação do impacto do Fator D na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais, a SUINF defende que essa interpretação já constaria em minuta de Resolução que estaria sendo objeto dos autos nº 50500.202870/2016-24, e que, nos termos do Despacho nº 191/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, teria sido esclarecida a possibilidade de implementação dessa alteração da metodologia mesmo antes da edição do ato normativo. Com base nesse entendimento jurídico, propõe-se correção da 1ª e da 2ª Revisão Ordinária, já promovidas.

7. Quanto à aplicação retroativa de novo entendimento no âmbito da Administração Pública, entendo, em desacordo com a proposta da área técnica, que o princípio da segurança jurídica, consubstanciado no art. 2º, parágrafo único, XIII, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, deva ser observado.

(...)

9. Nesse sentido, destaco que, a par da recente edição da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, estabelecendo os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias, permanece a recomendação feita mais recentemente por esta Procuradoria, no PARECER n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (que analisou a outorga minuta de Resolução, no bojo dos autos 50500.202870/2016-24). Eis o que consta em sua conclusão:

- À luz das disposições contratuais vigentes (seja do contrato da VIABAHIA, ECO 101 e os demais da Terceira Etapa das Concessões Rodoviárias) há amparo legal ou contratual para a incidência do desconto de reequilíbrio ou Fator "D" apenas sobre uma parcela da TBP, conforme preconizado nestes autos?

24. Sim. Como dito acima, a interpretação dada pela SUINF aos dispositivos contratuais parece-nos sim condizente com a lógica com que foi instituído o desconto de reequilíbrio.

- Por outro lado, tratando-se de nova interpretação, poderá ser aplicada retroativamente ou apenas para os eventos ocorridos após a publicação da norma que obrigará a interpretação inovadora?

25. Não é possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999. A Agência deverá de dar ao dispositivo a interpretação - agora normatizada na resolução a ser editada - a partir da sua entrada em vigor. Estando vigente a resolução, os atrasos/inadimplementos atribuíveis ao concessionário, mesmo ocorridos anteriormente, deverão de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.

(...)

11. Pelo exposto, sugiro aprovação do PARECER n. 01042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, com ressalva quanto à recomendação feita em seu parágrafo 11, e acrescentando ainda recomendação quanto à não incidência de interpretação retroativa, para fins de corrigir revisões ordinárias já efetivadas, salvo se decorrente de determinação judicial ou do TCU."

3.11. Diante das colocações da PF/ANTT, os autos retornaram à SUINF, que, por intermédio da GERE, apresentou manifestação consubstanciada na Nota Técnica SEI nº 2334/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 24 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0855586), da qual se destaca:

"(...)

5. O Parecer nº 1042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, citado no Despacho APGAB nº 0808413, foi aprovado com ressalva por meio do DESPACHO n. 10924/2019/PF-ANTT/PGF/AGU. Este discorre acerca da impossibilidade de efeito retroativo da nova interpretação de incidência de desconto de reequilíbrio apenas na tarifa referente ao Fluxo de Caixa Original (FCO), e sugere aguardar a publicação da resolução que tratará do assunto (...).

6. Pelo exposto, resta claro que na presente revisão o cálculo tarifário será ajustado, considerando a aplicação do Fator D apenas sobre a TBP vencedora do leilão revisada. Entretanto, a nova interpretação não caberá ser aplicada retroativamente, conforme exposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019.

7. Além disso, com a publicação da Resolução nº 5.850/2019, cabe ser corrigido o cálculo da receita a ser revertida à modicidade tarifária, em função do recebimento de receitas extraordinárias.

(...)

22. Em face das retificações propostas, cumpre dizer que a proposta da 3ª Revisão Ordinária, da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ECOPONTE Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A, está de acordo com todos os termos da Resolução nº 5.850/2019 e com as manifestações da PF/ANTT exaradas por meio do Parecer nº 1042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU.

(...)"

3.12. Importante mencionar que a supracitada Nota Técnica também tratou de ajustes referentes às receitas extraordinárias auferidas pela ECOPONTE ao longo do 3º ano de concessão, conforme itens transcritos abaixo:

"(...)

14. As receitas extraordinárias auferidas pela Ecoponte, e os custos diretamente associados, ao longo do 3º ano concessão, foram apurados pela GERE, inicialmente por meio da Nota Técnica nº 101/2018/GEREF/SUINF (SEI 0192381), de 17/12/2018.

15. Após manifestação da concessionária por meio da Carta EPON – GAC 00399/2019, de 11/04/2019, esta GERE procedeu análise complementar por meio da Nota Técnica SEI Nº 2023/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03/07/2019, informando o valor de R\$ 14.045.108,72.

16. As receitas aprovadas do 3º ano concessão, conforme esta última Nota Técnica, foram repassadas à modicidade tarifária, 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 determinam as Resoluções ANTT nº 2.552/2008 e nº 5.850/2019.

(...)"

3.13. Feitos os ajustes necessários em razão da publicação da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, foram expedidos os Ofícios SEI nº 8758/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº 0862755), nº 8760/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº 0863051) e nº 8762/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº 0863239), todos de 24 de julho de 2019, comunicando os novos resultados, respectivamente, ao Ministério da Economia, ao Ministério da Infraestrutura e à ECOPONTE.

3.14. Uma vez mencionado pela PF/ANTT o PARECER N. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0804820), exarado nos autos do processo nº 50500.202870/2016-24, que tratou da Audiência Pública nº 001/2019, a partir da qual foi publicada a Resolução nº 5.850/2019, cabe ainda uma análise de alguns dos pontos nele levantados, no que diz respeito à incidência do desconto de reequilíbrio, ou "fator D", que na proposta ora em apreço integra os eventos da Revisão Ordinária, conforme a seguir:

"(...)

9. De início, insistimos que a questão envolve sim discussões de ordem técnica não alcançadas por esta Procuradoria; a nosso ver, o dispositivo contratual[1] que trata do desconto de reequilíbrio não foi suficientemente claro e capaz de fazer a Administração adotar inafastavelmente uma única interpretação.

10. Se é verdade que a cláusula contratual não indica que o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio apuradas com base no Fluxo de Caixa Original - FCO e no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, é também certo que a sua leitura deve-se dar de forma harmônica e coerente com a razão de ser daquele fator.

11. A Agência sempre sustentou, desde a instituição do Fator D, que ele se presta a promover o reequilíbrio de forma automática em razão do atraso ou não cumprimento de obrigação; não possui, portanto, caráter sancionador, mesmo porque a sua incidência independe de imputação de culpa do concessionário.

12. Nessa toada, é preciso reconhecer que parece sim razoável e lógico o argumento - técnico - segundo o qual a incidência do desconto sobre ambos FCO e FCM importaria em desequilíbrio indevido do FCM, conforme defendido na Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (em anexo).

13. Segundo o dispositivo contratual é incontestado que a ANTT deve promover a avaliação do desempenho da Concessão, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução de obras de ampliação de capacidade, condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório; além disso, é sabido que a consideração de eventual inexecução de novos investimentos inseridos via Fluxo de Caixa Marginal é feita dentro do próprio fluxo, da mesma forma com que os investimentos obrigatórios são dentro do Fluxo de Caixa Original, que por sua vez não fazem parte da apuração do percentual de desconto de Reequilíbrio.

14. Isso porque, conforme atesta a área técnica, os percentuais de desconto de reequilíbrio previstos pelo não cumprimento de cada obrigação contratual, conforme o Anexo 5 do contrato, teriam sido definidos conforme os valores de investimentos previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e o contrato não preveria a alteração desses percentuais em razão da inserção de novos investimentos via Fluxo de Caixa Marginal.

15. Ou seja, caso verificado não atendimento dos parâmetros de desempenho de conservação e manutenção do pavimento, sinalização horizontal e vertical (obras de caráter não obrigatório) e atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (já previstas em contrato), a concessionária fica sujeita ao desconto, que tem a função de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por presumir que o concessionário deixou de realizar os investimentos necessários naquele momento.

16. Afirma então a área técnica que os eventos capazes de fazer incidir o desconto não coincidem com aqueles tratados no fluxo de caixa marginal. Em outras palavras, o atraso no cumprimento de obrigações assumidas enquanto investimento novo não é causa de apuração de desconto; seu inadimplemento já é tratado no próprio fluxo de caixa marginal. Seguindo esse raciocínio, se os eventos acionadores do Fator D não se confundem com aqueles objeto de novos investimentos tratados no FCM, não faria sentido que o desconto incidisse sobre a tarifa desse mesmo fluxo.

17. Em que pese essa argumentação - bastante plausível, a nosso ver, a instrução técnica do TCU cingiu-se à interpretação literal, gramatical do dispositivo. Ocorre que a interpretação literal é, sem desmerecê-la, apenas o primeiro estágio hermenêutico, a partir do qual o intérprete há de valer-se também da interpretação lógico-sistemática na busca do sentido estrutural e proposicional da regra contratual de forma a compatibilizar seus desígnios aos demais comandos do contrato.

18. Parece-nos que foi isso o que a SUINF fez; avançou no processo interpretativo, reconhecendo falho se restringir à mera literalidade do dispositivo, para adotar nova forma de cálculo do desconto de reequilíbrio; nesse momento, pretende fazê-lo por meio de norma geral e abstrata, disciplinada em resolução, previamente submetida ao controle e participação popular, objeto destes autos.

19. É preciso dizer ainda que quando asseveramos que a questão aqui debatida é técnica - muito embora envolva interpretação e alcance de cláusula contratual, o que seria de fato função atribuída a este órgão de assessoramento jurídico - é porque as consequências e efeitos práticos de sua aplicação, a preservação da lógica da metodologia e o efetivo atingimento da finalidade do instituto do Fator D pressupõem elementos, constatações, cálculos e aferição de ordem sim estritamente técnica.

20. Se esta PF/ANTT julgou prudente alertar, por mais de uma vez, que se ponderasse sobre o fato de o alcance da incidência do desconto de reequilíbrio vir sendo enfrentado no TCU, foi para que SUINF, mesmo conhecedora do posicionamento defendido na Instrução Técnica daquela Corte, se certificasse do acerto do entendimento que propunha, o que acabou se concretizando ao permanecer firme na sua convicção de que a forma de incidência do desconto se limite à tarifa básica de pedágio do fluxo de caixa original, como interpretação condizente com a razão de ser daquele instrumento de reequilíbrio.

(...)

- À luz das disposições contratuais vigentes (seja do contrato da VIABAHIA, ECO 101 e os demais da Terceira Etapa das Concessões Rodoviárias) há amparo legal ou contratual para a incidência do desconto de reequilíbrio ou Fator "D" apenas sobre uma parcela da TBP, conforme preconizado nestes autos?

24. Sim. Como dito acima, a interpretação dada pela SUINF aos dispositivos contratuais parece-nos sim condizente com a lógica com que foi instituído o desconto de reequilíbrio.

- Por outro lado, tratando-se de nova interpretação, poderá ser aplicada retroativamente ou apenas para os eventos ocorridos após a publicação da norma que abrigará a interpretação inovadora?

25. Não é possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999. A Agência haverá de dar ao dispositivo a interpretação - agora normatizada na resolução a ser editada - a partir da sua entrada em vigor. Estando vigente a resolução, os atrasos/inadimplementos atribuíveis ao concessionário, mesmo ocorridos anteriormente, deverão de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.

(...)"

3.15. Cabe aqui transcrever também os dispositivos da Resolução nº 5.850/2019 que tratam da aplicação do desconto de reequilíbrio:

"(...)

Art. 2º Para os contratos em que a entrega do FCO, referente ao plano de negócios vencedor do leilão, foi exigência do certame, os impactos econômico-financeiros serão calculados dentro do próprio FCO, conforme disposto no Anexo I, exceto para as obrigações em que há previsão contratual de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM.

§ 1º Para os contratos em que não houve exigência no certame da entrega do FCO, referente ao plano de negócios vencedor do leilão, a exclusão de obrigações contratuais previstas no PER será realizada com aplicação do Fator D contínuo, da seguinte forma:

I - Haverá previsão de incidência do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), conforme Anexo II, com objetivo de adequar o equilíbrio entre receitas e despesas no tempo;

II - Em caso de ausência de Fator D parametrizado para obrigações previstas no contrato original, poderão ser estabelecidos novos descontos adotando como referência os mesmos valores levados a leilão de forma a preservar as condições originais do certame.

(...)"

3.16. Isso porque a nova regulamentação, bem como as orientações da área jurídica, foram consideradas não somente na Nota Técnica SEI nº 2334/2019/GEREF/SUINF/DIR, mas também no Relatório à Diretoria SEI nº 647/2019, de 25 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0859926), onde a SUINF propôs à Diretoria da ANTT a aprovação da 3ª Revisão Ordinária, da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da ECOPONTE, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Concessionária.

3.17. Antes, no entanto, de passar à análise da proposta final apresentada pela SUINF, vale ainda mencionar o Despacho GEREFE 0866063, de 25 de julho de 2019, em que forma explicitadas as manifestações da área técnica em razão das considerações jurídicas feitas pela PF/ANTT, conforme transcrição abaixo:

"(...)

O Despacho nº 10924/2019/PF-ANTT/PGF/AGU concorda parcialmente com o Parecer nº 1042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU. A discordância se dá em relação à sugestão de vigência das alterações tarifárias somente a partir do dia 23/07/2019 (item 11), (...);

Desse modo, o referido Despacho aprova parcialmente o PARECER n. 01042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, "com ressalva quanto à recomendação feita em seu parágrafo 11, e acrescentando ainda recomendação quanto à não incidência de interpretação retroativa, para fins de corrigir revisões ordinárias já efetivadas, salvo se decorrente de determinação judicial ou do TCU".

Quanto ao item 14 do Parecer nº 1042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, esclarecemos que, de acordo com a Nota Técnica nº 1734/2019/GEFIR/SUINF (SEI nº 0533950), as inclusões ocorreram em conformidade com as diretrizes da Portaria nº 127/2019, de 17/04/2019, que no item VII do Art. 2º estabelece que as alterações do PER devem ser consideradas somente para obras e serviços de caráter excepcional ou em regime de urgência. A devida justificativa para cada inclusão consta na parte "Proposta SUINF" de cada item da referida Nota Técnica.

Em relação ao disposto no item 24, esclarecemos que o reequilíbrio da Manutenção do Pavimento em função da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros) nunca foi feito para a Ecoponte, conforme exposto pela GEFIR em sua Nota Técnica nº 006/2019/GEFIR/SUINF (SEI nº 0002150), item III.B.c. Alteração do Limite de Peso por Eixo de 5% para 10% - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), e na Nota Técnica SEI nº 1734/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI nº 0533950), no item III.B.c. Alteração do Limite de Peso por Eixo - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros).

Diante da necessidade de adequação da proposta de revisão tarifária, para cumprimento da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, foi elaborada a Nota Técnica nº 2334/2019/GEREF/SUINF/DIR (0855586), de 24/07/2019, e o Relatório à Diretoria nº 647 (0859926), contendo em anexo a minuta de Deliberação retificada.

Assim, com a retificação proposta na referida Nota técnica, afirmamos que a proposta da 3ª Revisão Ordinária, da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ECOPONTE - CONCESSIONÁRIA PONTE RIO-NITERÓI S.A, está de acordo com todos os termos da Resolução nº 5.850/2019 e com as manifestações da PF/ANTT exaradas por meio do Parecer nº 1042/2019/PF-ANTT/PGF/AGU e do Despacho nº 10924/2019/PF-ANTT/PGF/AGU."

3.18. Passando à análise do Relatório à Diretoria, foi inicialmente esclarecido que as variações da TBP são apresentadas em relação à TBP aprovada pela Deliberação n.º 304, de 30 de maio de 2017, de R\$ 3,35106, resultado da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária.

3.19. EFEITOS DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA

3.19.1. O impacto conjunto da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária sobre a TBP pode ser observado nos quadros a seguir, em que se separam os itens inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais - FCMs e na Conta C, mostrando a agregação e cálculo do Fator C:

Quadro 1 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Revisão Ordinária			
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Tráfego Real - 3º ano concessão	-	-	0,00008
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Tráfego Real - 3º ano concessão	-	-	0,00241
Operação dos sistemas de controle de velocidade previstos originalmente no PER	3.2	Inv	-0,00041
Revisão Extraordinária			
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Ajuste cálculo IR	-	-	-0,00022
Remoção de interferência (obra Mergulhão)	1.1	Inv	0,00090

Projeto Executivo e Orçamento de Adequação e Regularização das Juntas de Dilatação	2.1	Inv	0,00054
SIR Implantação e Instalação	4.1	Inv	0,00015
Projeto Executivo e Orçamento de Adequação e Regularização das Juntas de Dilatação - 6,24%	2.2	Cop	0,00121
Operação dos sistemas de controle de velocidade previstos originalmente no PER - 6,24%	3.3	Cop	0,00003
SIR Operação e Conservação	4.3	Cop	0,00451
SIR - Implantação e Instalação - 6,24%	4.2	Cop	0,00001
SIR Operação e Conservação - Cop - 6,24%	4.4	Cop	0,00028

Quadro 2 – Fluxo de Caixa Marginal

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM1 (TIR 9,43%)	0,00166
FCM2 (TIR 9,95%)	0,06398
Total	0,06564

3.19.2. Em 17 de julho de 2019, foi publicada no Diário Oficial da União a Resolução nº 5.850/2019, que estabeleceu os procedimentos a serem observados pela ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias, considerada no cálculo do Fator C:

Quadro 3 – Itens da Conta C

Eventos	Montante R\$ (PC ano 5)
Segurança no trânsito: PRF (ano 3)	-517.364,83
Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 3)	-221.727,79
RDT (ano 3)	-579.449,08
Arredondamento	215.881,21
Receitas Extraordinárias	-8.355.041,30
IRT	-202.135,05
Eixos Suspensos	276.008,11
Correção do Fator D da 1ª RO	-253.037,72
Correção do Fator D da 2ª RO	5.376.997,95
Total	-4.259.868,51

Quadro 4 – Cálculo Fator C

Montante aplicado (Cdt+1)	-R\$ -4.259.868,51
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-R\$ 3.081.389,60
Fator C anterior (ct)	-0,09942998
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt-2)	28.537.431
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt~)	30.504.663
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	29.748.053
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1~)	31.538.564
Taxa de juros (rt)	14,84%
Fator C (ct+1) [%]	- 0,13781

3.19.3. Segundo o item contratual 17.4.6, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo da concessão e, a partir dessa data, seus valores serão revistos, de modo que permanece, portanto, sem efeito na presente revisão, considerando que o início da concessão ocorreu em 01 de junho de 2015, tendo finalizado em 31 de maio de 2019 o 4º ano de concessão.

3.19.4. Por meio do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF, o Fator Q apurado para a concessão da ECOPONTE foi no valor igual a 0,00 (zero).

3.19.5. A GEFIR encaminhou o DESPACHO SEI ANTT 0589678 com o cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) referente à apuração da 1ª Parte - Frente de Melhorias – relativa ao 4º ano concessão (que finalizou em 31 de maio de 2019), no valor de 4,74800%.

3.19.6. No que tange à aplicação da 2ª parte do Fator D relativo ao 4º ano de concessão (parâmetros de desempenho), que demanda um tempo maior para aferição, tem-se que será considerado na próxima revisão tarifária (via Fator C).

3.19.7. Assim, o cálculo da TBP foi realizado conforme demonstrado no quadro a seguir, considerando-se o Índice de Reajuste Tarifário - IRT definitivo de 1,37729, de modo que os novos valores para a tarifa são:

Quadro 5 – Cálculo da tarifa na praça

Tarifa de Pedágio ¹	Tarifa Arred.	TBP contrato ²	Tarifa FCM	Fator D	Fator Q	IRT ³	Fator X	Fator C	
Praça	4,28115	4,30	3,29948	0,06564	4,748%	0,00	1,37729	0,00	-0,13781

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

(2) TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R\$ 3,28442) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso. A perda de receita por eixo suspensos é de 0,456% e o acréscimo necessário na tarifa é de 0,458%.

(3) O reajuste corresponde à uma variação de 4,94%, em relação ao IRT vigente do período anterior.

3.19.8. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as tarifas antes e depois do arredondamento, tanto na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária (que tomou efeito em 01 de junho de 2018), quanto na presente 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária:

Quadro 6 – Percentual de variação: comparação com as tarifas da 2ª RO e 4ª RE

Praça	2ª RO, 3ª e 4ª RE 2018		3ª RO, 5ª RE 2019		% Variação (3ª RO, 5ª RE)	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1	4,29042	4,30	4,28115	4,30	-0,22%	0,00%

3.20. CONCLUSÃO

3.20.1. O processo de reajuste indicou o percentual de 4,94% (quatro inteiros e noventa e quatro centésimos percentuais), correspondente à variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA no período de junho de 2018 a junho de 2019, com incidência para o período de 01 de junho de 2019 a 01 de junho de 2020.

3.20.2. A 3ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste não alteram a tarifa arredondada aprovada na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária.

3.20.3. Sendo assim, 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 ECOPONTE, tem-se que os efeitos combinados mantêm a tarifa de pedágio praticada de R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos), para a categoria 1, com vigência inicialmente prevista para 01 de junho de 2019.

3.21. Não obstante a conclusão da análise promovida pela SUINF, cabe aqui destacar que a Diretoria Marcelo Vinaud - DMV, observando a Nota Técnica SEI nº 2077/2019/GEREF/SUINF/DIR, retificada posteriormente em alguns aspectos pela Nota Técnica SEI nº 2334/2019/GEREF/SUINF/DIR, verificou que, nos eventos das Revisões, constam variações referentes ao Sistema de Controle de Velocidade no Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM2), ressaltando-se, a respeito dos controladores de velocidade, o disposto no Ofício nº 20/2019/GAB-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, de 03 de abril de 2019 (Documento SEI nº 0949951), cujos aspectos principais são trazidos a seguir:

"(...)

4. Assim, é necessário alertar, no âmbito de sua respectiva circunscrição, para a estrita observância do cumprimento dos requisitos previstos na Resolução CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011, para a fiscalização eletrônica da velocidade (anexa).

5. Em especial, destaca-se os seguintes aspectos que devem ser verificados e avaliados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e, conseqüentemente, definem a revisão de todos os equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade em sua área de atribuição:

- a) O equipamento utilizado é adequado a cada situação, em conformidade com o estabelecido no art. 1º da Resolução CONTRAN nº 396/2011?
- b) Há aprovação de modelo, bem como a verificação periódica do equipamento de fiscalização?
- c) Houve a realização prévia dos estudos técnicos para instalação do equipamento de fiscalização?
- d) São realizados periodicamente os estudos técnicos, conforme art. 4º, § 3º da Resolução?
- e) São disponibilizados os estudos técnicos conforme estabelecido no § 6º do art. 4º da Resolução?
- f) Têm sido adotados outros procedimentos de engenharia viária no local de instalação do equipamento de fiscalização, quando detectado o elevado índice de acidentes ou quando não houver comprovação da redução significativa com o uso de radar?
- g) A instalação da sinalização vertical (placa R-19) está em consonância com os arts. 6º a 8º e Anexos IV e V da Resolução CONTRAN 396/2011, combinados com o item "5.2 Regulamentação de Velocidade" do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume I "Sinalização Vertical de Regulamentação", aprovado pela Resolução CONTRAN nº 180, de 26 de agosto de 2005?

6. Cabe esclarecer, também, que o não cumprimento das exigências previstas pela citada norma do CONTRAN gera a invalidação do auto de infração, em especial quanto aos itens I a IV e VII, inclusive com possibilidade de restituição dos valores recebidos irregularmente, com fundamento no inciso I do Parágrafo Único do art. 281 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Inclusive, deve ser providenciado o desligamento temporário dos equipamentos instalados em desacordo com a norma, até a regularização, a fim de que os condutores não sejam ilegalmente autuados.

"(...)

8. Sendo assim, solicito a V. S.ª. determinar, com prioridade e urgência, as providências necessárias para a revisão geral do sistema de fiscalização eletrônica de velocidade em sua área de atribuição, informando ao DENATRAN acerca dos atos que foram praticados para atendimento do disposto na Resolução CONTRAN nº 396, de 2011, com amparo nos arts. 12, inciso VII, e 19, incisos I, II, IV, V e XXIX, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), até 10 de junho de 2019.

"(...)"

3.22. A respeito do supracitado Ofício, a DMV solicitou à SUINF, conforme Despacho DMV 0953022, de 05 de agosto de 2019, que apresentasse manifestação, no sentido de atestar que o Sistema de Controle de Velocidade da ECOPONTE atende aos requisitos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, consoante Resolução nº 396, de 13 de dezembro de 2011, especialmente no que diz respeito à realização prévia dos estudos técnicos, cabendo ainda à área técnica relatar as providências adotadas em relação à demanda contida no Ofício, cujo prazo limite era 10 de junho de 2019.

3.23. Foi ainda destacado no supracitado Despacho que, caso o Sistema de Controle de Velocidade não atendesse à totalidade dos requisitos em comento, não seria possível a inclusão de qualquer item que diga respeito aos controladores de velocidade na Revisão ora em análise, de modo que caberia à SUINF refazer os cálculos, situação em que deveria apresentar nova manifestação técnica, acompanhada de Relatório à Diretoria e minuta de Deliberação devidamente adequados.

3.24. Em resposta aos questionamentos da DMV, a Coordenação de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - COFOR, integrante da GEFIR, apresentou o Despacho COFOR 0999358, de 08 de agosto de 2019, com os seguintes esclarecimentos:

"(...)

Informamos, inicialmente, que foram recebidos na ANTT dois ofícios com o mesmo conteúdo: Ofício nº 20/2019/GAB-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, de 03 de abril de 2019 (Documento SEI nº 0095992) e OFÍCIO Nº 502/2019/GAB-SNTT/SNTT, de 03 de abril de 2019 (Documento SEI nº 0117513), sendo que a resposta foi realizada via OFÍCIO SEI Nº 8644/2019/GAB/DIR-ANTT, de 23 de julho de 2019 (0846524).

Importante frisar que os ofícios supracitados recebidos na ANTT ressaltam a importância de que a fiscalização eletrônica de velocidade obedeça ao estabelecido na legislação infraconstitucional, tal como a observância do cumprimento dos requisitos previstos na Resolução CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011.

Ressalta-se, no entanto, que os referidos ofícios não se adequam à realidade de operacionalização da fiscalização eletrônica de velocidade, por meio de equipamentos fixos, em rodovias federais concedidas, tendo em vista que esta é realizada via Convênio de Cooperação Técnica 008/2008 celebrado entre a ANTT e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, uma vez que a ANTT não é órgão de trânsito competente para fins de fiscalização de velocidade. Ou seja, tais ofícios são mais adequados à realidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT do que ao DPRF e/ou à ANTT, uma vez que o DNIT é o único órgão dentre os três citados que possui competências e circunscrição sobre todo o ciclo de operacionalização de equipamentos para fiscalização eletrônica de velocidade.

Já no que se refere à observação do Despacho DMV (0952945) "Desde já destacamos que, caso o Sistema de Controle de Velocidade não atenda à totalidade dos requisitos em comento, não será possível a inclusão de qualquer item que diga respeito aos controladores de velocidade na Revisão ora em análise...", informamos que tal declaração não possui qualquer fundamento técnico-lógico, uma vez que a presente revisão tarifária não incorre no incremento no quantitativo de equipamentos nem na atualização dos valores para operacionalização dos existentes. O que se avaliou na revisão em curso foi tão somente a prestação de contas dos valores relativos aos serviços de postagens das notificações de trânsito geradas pelos equipamentos, conforme estabelecido no Convênio de Cooperação Técnica 008/2008.

Caso a Diretoria Marcelo Vinaud (DMV) entenda que tais argumentos são insuficientes para manutenção do item relativo à prestação de contas dos serviços de postagens de notificações de trânsito, solicitamos manifestação formal quanto à retirada deste item da revisão tarifária em curso, principalmente por conta do prejuízo que tal ação pode resultar na segurança viária do trecho concedido à concessionária Ecoponte, de forma que a área técnica da SUINF não possa ser responsabilizada por tal decisão."

3.25. Sendo assim, conclui-se, a partir da análise da manifestação da área técnica, que não estão sendo incluídos novos equipamentos controladores de velocidade no trecho rodoviário sob gestão da ECOPONTE, e que os valores previstos na Revisão dizem respeito tão somente à prestação de contas do Convênio de Cooperação Técnica nº 008/2008, no que se refere à postagem de notificações de infrações de trânsito.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Isto posto, proponho ao Colegiado desta Casa que aprove a 3ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ECOPONTE - Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A, nos termos da Minuta de Deliberação apresentada no Documento SEI nº 1080975.

Brasília, 19 de agosto de 2019.

MARCELO VINAUD PRADO
DIRETOR

À **Secretaria Geral**, para prosseguimento

MARCELO GOMES DA SILVA
Assessor



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO GOMES DA SILVA, Assessor(a)**, em 19/08/2019, às 10:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO VINAUD PRADO, Diretor**, em 21/08/2019, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1080401** e o código CRC **3E1559D6**.

Referência: Processo nº 50505.071381/2018-36

SEI nº 1080401

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br