



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2914/2019/GEREF/SUINF/DIR

Interessado: CONCESSIONARIA VIA 040 S.A.

Referência: Processos nº 50500.309631/2019-47, nº 50500.307393/2019-35, nº 50500.311671/2019-59 e nº 50510.056439/2018-42.

Assunto: 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

Sumário

- 1 OBJETO
- 2 JUSTIFICATIVA
- 3 HISTÓRICO
 - 3.1 Reajuste
 - 3.2 Revisões
 - 3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário
- 4 ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO
- 5 REAJUSTE
 - 5.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste
 - 5.2 Apuração do Reajuste pela ANTT
- 6 REVISÃO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO
 - 6.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP
 - 6.2 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária
 - 6.2.1 Fator X
 - 6.2.2 Fator Q
 - 6.2.3 Fator D
 - 6.2.4 Fator C
 - 6.2.4.1 Arredondamento da tarifa praticada no 5º ano
 - 6.2.4.2 Atraso na publicação da Deliberação nº 523/2018
 - 6.2.4.3 Receitas extraordinárias e custos associados
 - 6.2.4.4 Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT
 - 6.2.4.5 Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes do 5º Ano
 - 6.2.4.6 Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes 4º Ano
 - 6.2.4.7 Alteração da alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)
 - 6.2.4.8 Ajuste do percentual de Eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)
 - 6.2.4.9 Fuga na PPI – Praça de Pedágio de Cristalina
 - 6.2.4.10 Isenção da Cobrança de Pedágio – Conselheiro Lafaiete
 - 6.2.4.11 Correção dos percentuais de Fator D aplicados na 1ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Ordinária e na 3ª Revisão Ordinária
 - 6.2.4.12 Correção do percentual de Fator Q aplicado na 3ª Revisão Ordinária
 - 6.2.5 Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal
 - 6.2.5.1 Cálculo da TIR
 - 6.2.5.2 Ajuste da Base de cálculo do Imposto de Renda
 - 6.2.5.3 Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real do 5º ano nos FCMs
 - 6.2.5.4 Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER
 - 6.2.6 Pleitos não aceitos
 - 6.2.6.1 Aumento Extraordinário do CAP
 - 6.2.6.2 Dissociação do impacto do Fator D na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais
- 7 EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA
 - 7.1 Atualização da Projeção de Perda de Eixos Suspensos
 - 7.2 Atualização da Tarifa revisada e reajustada
- 8 GANHO DECORRENTE DA DECISÃO JUDICIAL – PERÍODO DE 11/10/2018 A 29/07/2019
- 9 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA
- 10 TABELA DE TARIFAS
- 11 CONCLUSÃO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, com vigência inicialmente prevista para a partir de 30 de julho de 2019, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, à Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, à 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, e à Resolução 5.850, de 16 de julho de 2019, 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 46, 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%	-
2018	-	-	1,41042	2,86%	-

3.2. **Revisões**

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

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP/km	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
3ª Revisão Ordinária 5ª Revisão Extraordinária	30/07/2018	17/08/2018	R\$ 4,00094 (-2,50%)	Arredondamento da tarifa do ano anterior, atraso na cobrança, ISSQN, RDT, Segurança no trânsito, Isenções, Rota de Fuga, ajustes do percentual de eixos suspensos, tráfego real no FCM, inexecuções no PER, exclusão de valores de Controladores de Velocidade. Processo nº 50500.700093/2018-41 e 50510.017684/2018-34. Deliberação ANTT nº 523, de 14/08/2018 Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018 – Decisão judicial

16. O Quadro 5 a seguir lista a 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	Variação
-	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%
3ª RO, 5ª RE	R\$ 3,44847	R\$ 0,55274	R\$ 4,00094	-2,50%

3.3. **Evolução das tarifas cobradas ao usuário**

17. O Quadro 6 a seguir apresenta a evolução da tarifa média 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:

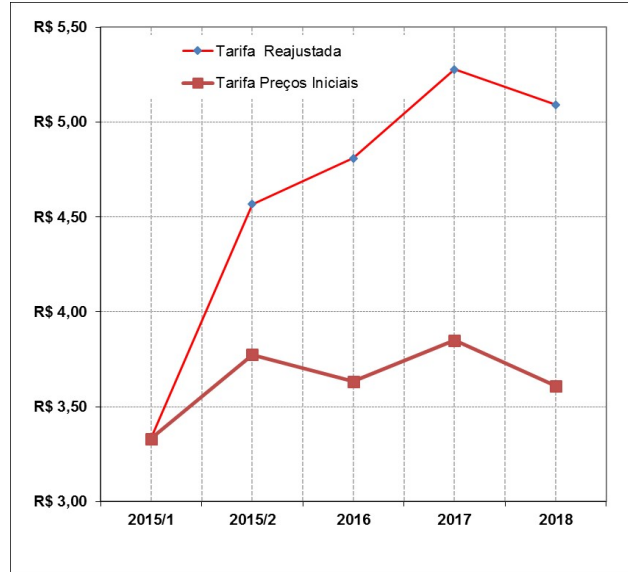
Quadro 6: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	Tarifa (R\$)	Variação %
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
3ª Rev. Ordinária 5ª Rev. Extraordinária e Reajuste	9,0976	-0,03733	-	-	5,10	-3,77
Decisão Judicial – conforme Deliberação nº 841, de 10/10/2018	-	-	-	-	5,30	-

18. Conforme consta no quadro anterior, por meio da Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018, a Deliberação nº 523, de 14/08/2018, que aprovou a 3ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP, foi suspensa, restabelecendo o valor de R\$ 5,30 para a tarifa de pedágio. Essa última Deliberação considerou o disposto na decisão proferida em 8 de outubro de 2018 relativa à Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400 - 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal.

19. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias, expressos em termos de tarifa média a preços iniciais (sem considerar o IRT) e a tarifa média reajustada (média das tarifas praticadas nas praças de pedágio) estão ilustrados no gráfico seguinte:

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



4. ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

20. 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.

21. Para análise da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50500.309631/2019-47:

- i. Carta OF.GCC.0134.2019, de 05.04.2019, (n. SEI [0098475](#)) com a Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio da Via 040;
- ii. NOTA TÉCNICA SEI Nº 967/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 02.05.2019, (n. SEI [0233448](#)) com a apuração dos custos incorridos devido à rota de fuga na Praça de Pedágio 01 - Cristalina/GO durante o 4º e 5º anos concessão;
- iii. Carta OF.GCC.0165.2019, de 03.05.2019, (n. SEI [0246726](#)) com informações de tráfego pagante e percentual de eixos suspensos;
- iv. Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF, de 11.03.2019, (n. SEI [0337923](#)), com a Aferição e Cálculo dos Indicadores de Qualidade (Fator Q) das concessionárias da 3ª Etapa de Concessões;
- v. Despacho GREG, de 16.04.2019 (n. SEI [0337926](#)), Apuração do Fator X;
- vi. Carta OF.GCC.0178.2019, de 16.05.2019, (n. SEI [0343532](#)) Complementação dos dados de Rota de Fuga da Praça de Pedágio nº 1 – Cristalina/GO;
- vii. NOTA TÉCNICA SEI Nº 234/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 27.03.2019, (n. SEI [0637611](#)): Análise de isenções judiciais de pedágio;
- viii. NOTA TÉCNICA SEI Nº 1665/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 07.06.2019, (n. SEI [0718014](#)): Fiscalização Financeira – Receitas Extraordinárias 2019;
- ix. NOTA TÉCNICA SEI Nº 1612/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR, de 05.06.2019, (n. SEI [0718082](#)) com a Prestação de contas de RDT da Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., referente ao 5º ano de concessão;
- x. Despacho CIPRO, de 10.07.2019 (N. SEI [0733168](#)), informando a eficácia da Decisão liminar proferida nos autos da Ação nº 1014300-37.2018.4.01.3400;
- xi. NOTA TÉCNICA SEI Nº 2091/2019/GEREF/SUINF/DIR (N. SEI [0719357](#)): análise preliminar dos itens rotineiros, bem como dos pleitos apresentados pela Via040, acerca da 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP, no que tange à GREF;
- xii. OFÍCIO SEI Nº 7671/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 09.07.2019 (N. SEI [0728163](#)), encaminhado à concessionária em 11.07.2019, a respeito da Proposta preliminar de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;
- xiii. Carta OF.GCC.0275.2019, de 26.07.2019 (N. SEI [0886831](#)), com a manifestação da concessionária quanto à Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;
- xiv. Despacho GEFIR 0613935 (doc. SEI [1260124](#)) de 25/06/2019, informando não ter óbice para aprovação da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP;
- xv. Memorando 005/2018/GEREF/SUINF (doc. SEI [1262158](#)) de 21/05/2018, solicitando informações sobre a Incidência do Fator Q;
- xvi. Memorando 068/2018/GERIR/SUINF (doc. SEI [1262281](#)) de 30/05/2018, informações sobre a Incidência do Fator Q;

xvii. Relatório Consolidado de Fiscalização de Aspectos Econômico-Financeiros (N. SEI **1266083**) de 06/09/2019, e Atestado de Regularidade (N. SEI **1266090**) de 06/09/2019..

Processo nº 50500.307393/2019-35:

- i. Nota Técnica SEI Nº 1472/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 29.05.2019, (n. SEI **0416012**): Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR-040 S.A. (Via 040) - Rodovia BR-040/DF/GO/MG;
- ii. Nota Técnica SEI Nº 2675/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 20.08.2019, (n. SEI **1095191**): Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR-040 S.A. (Via 040) - Rodovia BR-040/DF/GO/MG - COMPLEMENTAR;

Processo nº 50510.056439/2018-42:

- i. Parecer nº 17/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 10.04.2019, (n. SEI **0057489**): Análise de Discordância da Concessionária VIA 040 - Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio e do Acréscimo de Reequilíbrio referentes à prestação dos serviços públicos objeto da Concessionária VIA 040 S.A. - Rodovia BR-040/DF/GO/MG - 4º ano de Concessão;
- ii. Despacho GEFIR, de 01.04.2019, que retifica os valores dos Fatores D do 2º e 3º ano, referentes às obras de ampliação de capacidade (n. SEI **0071785**).

Processo nº 50500.311671/2019-59:

- i. Parecer nº 271/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 04.06.2019, (n. SEI **0459240**): Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio e do Acréscimo de Reequilíbrio referentes à prestação dos serviços públicos objeto da Concessionária VIA 040 S.A. - Rodovia BR-040/DF/GO/MG - (1ª Etapa - Frente de Ampliação de capacidade e Melhorias) - 5º ano de Concessão. Retifica os valores de Fatores D anteriormente informados por meio do Parecer nº 17/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 10.04.2019, (n. SEI 0057489) e do Despacho GEFIR, de 01.04.2019 (n. SEI **0071785**).

22. 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 das Cartas Carta OF.GCC.0134.2019, de 05.04.2019, e OF.GCC.0275.2019, de 26.07.2019.

23. A partir da Nota Técnica SEI Nº 1472/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 29.05.2019, (n. SEI **0416012**), enviada à GEREf em 05.06.2019, foram realizados os cálculos preliminares de impactos tarifários, tendo sido a VIA040 informada por meio do Ofício SEI nº 7671/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (N. SEI **0728163**), de 09.07.2019.

24. Foi enviada à Concessionária, também, a Nota Técnica SEI nº 2091/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 08.07.2019, que analisou, preliminarmente, os itens rotineiros, bem como os pleitos apresentados pela VIA040, no que tange às atribuições da GEREf.

25. De acordo com o inciso II do parágrafo 5º da Resolução nº 675/2004, é facultado à concessionária se manifestar no prazo de 15 (quinze) dias acerca de tais impactos.

26. Após a manifestação da Concessionária, a GEFIR encaminhou à GEREf, em 23.08.2019, a Nota Técnica SEI Nº 2675/2019/GEFIR/SUINF/DIR (n. SEI **1095191**).

27. Diante do exposto, a GEREf pôde dar prosseguimento e concluir os cálculos relativos à 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da VIA040.

28. Conforme Despacho CIPRO de 10.07.2019 (SEI N. **0733168**), ratificou-se que permanece hígida e eficaz a Decisão liminar proferida nos autos da ação em epígrafe, proposta pela Concessionária BR-040 S/A - Via040, nos seguintes termos:

“À vista do exposto, determino à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que mantenha as bases contratuais sem a redução prevista na Deliberação 523, por meio do restabelecimento da tarifa de pedágio no valor de R\$ 5,30, conforme determinado na decisão que concedeu a medida cautelar (fls. 826/829, datada de 23/08/2018), no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas corridas, contado a partir da intimação desta decisão, sob pena de pagamento de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) em favor da parte autora, a qual é arbitrada neste valor tomando-se como parâmetro a pretensão econômica pretendida. O pagamento da multa diária aqui estipulada iniciar-se-á imediatamente após o término do prazo acima referido e perdurará até o devido cumprimento da determinação.”

29. Diante do exposto, previamente à Deliberação da Diretoria, caberá a PF-ANTT confirmar a vigência desta determinação.

5. REAJUSTE

5.1. Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

30. 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 (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**.

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.

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."

31. 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: $IRT = IPCA_i / IPCA_0$ (onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores a data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis)."

32. 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)

5.2. Apuração do Reajuste pela ANTT

33. 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 2015.

34. 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 2019 (dois meses anteriores à data-base de reajuste), representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de maio de 2019 e de setembro de 2012.

35. 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/19 (apurado)	5.213,75
Variação, últimos 12 meses (%)	4,6583 %

36. A partir dos números-índice do IPCA de maio de 2019 e de setembro de 2012, apurou-se o valor do IRT definitivo de 2019, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{5.213,75}{3.532,06} = 1,47612$$

37. Para tanto, utiliza-se o IRT calculado para esta revisão no valor de 1,47612, representando uma variação de 4,66% em relação ao IRT do ano anterior.

38. 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
Fev/14 (divulgado)	3.862,84
Fev/18 (divulgado)	4.946,50

39. A partir dos números-índice do IPCA de fevereiro de 2018 e de fevereiro de 2014, apurou-se o valor do IRT-verbas para os valores do 5º ano, conforme fórmula a seguir:

$$IRT_{verbas} = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.946,50}{3.862,84} = 1,28053$$

40. Para tanto, utiliza-se o IRT-verbas calculado para esta revisão no valor de 1,28053, referente ao 5º ano-concessão, representando uma variação de 2,84% em relação ao IRT-verbas do 4º ano-concessão.

6. REVISÃO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO

6.1. Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP

41. 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.

42. 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 na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, e nº 3.651/2011.

43. 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:

Tarifa de pedágio = Tarifa Básica de Pedágio x (1-D-Q) x (IRT-X) + C”

44. Há que se ressaltar o disposto no Art 4º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que definiu que os Descontos e Acréscimos de Reequilíbrio terão incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM. Logo, a mesma metodologia cabe ser adotada no caso do Fator Q:

“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.”

45. Diante da dubiedade acerca da interpretação da fórmula de cálculo tarifário constante no contrato – que não indica se 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 – a Resolução citada veio para pacificar este ponto.

46. Ademais, há de considerar o disposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, transcrito parcialmente abaixo, que analisou a referida Resolução:

“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 incontestável 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 da 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.”

47. 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.”

48. 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;

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.”

49. 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)”

6.2. **4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária**

50. Considerando a TBP de R\$ 4,00094, calculada na 5ª Revisão Extraordinária (aprovada pela Deliberação nº 523 de 14.08.2019, suspensa pela Deliberação nº 841 de 10.10.2019) passa-se aos eventos da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP.

51. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores X, Q, D e C e aqueles inseridos em Fluxo de Caixa Marginal.

6.2.1. **Fator X**

52. 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. Considerando que o sexto ano de concessão iniciou em 30/07/2019, na presente revisão tarifária o Fator X apurado deve ser aplicado.

53. Cabe informar que os estudos acerca do Fator X estão em andamento no âmbito da Agenda Regulatória 2019-2020, eixo temático 2 - Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal. A Gerência de Regulação e Outorga – GEREGR se manifestou no Despacho GEREGR, de 16.04.2019 (SEI n. **0337926**) informando que o cálculo realizado com a aplicação da metodologia em desenvolvimento, que será encaminhada em breve para Audiência Pública, resultou em valores negativos de incremento de produtividade no setor, ou seja, de queda na produtividade.

54. Desse modo, sugeri a aplicação provisória do percentual de 0% (zero por cento) até que sobrevenha a publicação da resolução e a divulgação dos percentuais aplicáveis de compartilhamento de ganhos de produtividade para fins de aplicação do Fator X.

55. Assim, informamos que o valor de Fator X a ser aplicado, de caráter provisório, será zero. Caso haja diferença entre este valor provisório e o definitivo, serão feitas as devidas adequações na próxima revisão tarifária (via Fator C).

6.2.2. **Fator Q**

56. Em relação ao Fator Q, segundo o Anexo 7, item 1.5, do Contrato de Concessão, o indicador relativo ao nível de acidentes com vítimas já deveria ter sido aplicado na revisão de 2018, tendo em vista que o início da cobrança de pedágio ocorreu em 30/07/2015. Contudo, conforme consta no Memorando nº 068/2018/GEFIR/SUINF, (Doc. SEI **1262281**) de 30/05/2018 (em resposta ao Memorando nº 005/2018/GEREF/SUINF, (Doc. SEI **1262158**) de 21/05/2018), a GEFIR explicitou naquela ocasião que “*não há como fornecer, no momento, a informação sobre o valor do Fator Q da MGO 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*”.

57. Desta forma, em 11/03/2019, por meio do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF (Doc. SEI **0337923**), a GEFIR apresentou o Fator Q calculado para cada uma das Concessões de Rodovias da 3ª Etapa que tem previsto o referido Fator em seu Contrato.

58. Cabe ressaltar que, tendo em vista o lapso temporal de 155 dias entre o início da cobrança de pedágio da concessionária MGO, a primeira a iniciar a cobrança, com relação à MSVIA, última a iniciar a cobrança, adotou-se a apuração efetiva do Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na rodovia (IA) para todas as concessionárias a partir de 01/01/2016, havendo averiguação anual dos seus valores.

59. Apresenta-se no quadro a seguir o cálculo procedido para a Via040, conforme consta no referido parecer:

Quadro 9: Cálculo Fator Q GEFIR

CONCESSÃO	2016-2017			2017-2018		
	IA	ID	Fator Q = IA +ID	IA	ID	Fator Q = IA +ID
VIA 040	-0,025	0	-0,025	-0,01	0	-0,01

60. Portanto, para a VIA 040, o Fator Q apurado para o 4º ano concessão – que deveria ter sido aplicado na revisão anterior – foi de -2,5%, e para o 5º ano concessão, a ser aplicado na presente revisão, foi de -1,0%.

61. A correção da devida aplicação do Fator Q na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária, foi realizada por meio do Fator C e o montante apurado será apresentado adiante.

6.2.3. **Fator D**

62. Item de revisão ordinária, correspondente à avaliação do atendimento de Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER, atestado pela GEFIR.

63. A 1ª parte do Fator D relativo ao 5º ano concessão, no valor de **25,5410%**, foi apresentada por meio do Parecer Técnico nº 271/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 04/06/2019 (N. SEI **0459240**). Portanto, o referido percentual será considerado no cálculo da presente revisão tarifária.

64. Como não houve tempo hábil para aferição do Fator D – 2ª Parte, de responsabilidade da COINF/MG, este será reequilibrado posteriormente, na 5ª Revisão Ordinária, por meio da apuração de receita via Fator C.

6.2.4. **Fator C**

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

66. 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 do 6º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

67. A seguir são apresentados os itens cujo impacto nas receitas da concessionária será acumulado na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

68. Observa-se que todos os detalhamentos dos cálculos constam na planilha de cálculo do Fator C.

6.2.4.1. **Arredondamento da tarifa praticada no 5º ano**

69. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 21 de abril de 2019, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento na tarifa cobrada no ano anterior.

70. A compensação 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 (iii) do reajuste do montante obtido a preços correntes do ano 6.

71. Após este cálculo, chegou-se em um montante negativo de - R\$ 1.394.567,29 a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

6.2.4.2. **Atraso na publicação da Deliberação nº 523/2018**

72. A aprovação da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da VIA-040 se deu em decorrência da publicação da Deliberação nº 523, de 14 de agosto de 2018, da Diretoria Colegiada da ANTT, alterando a tarifa a ser cobrada nas Praças de Pedágio a partir da zero hora do dia 17 de agosto de 2018.

73. No entanto, a data determinada para a entrada em vigor das novas tarifas da VIA-040, que tenham sido objeto de Revisões Ordinárias é 30/07, data base de reajuste e revisão ordinária, conforme disposições contratuais. Diante do exposto, a aplicação da nova tarifa básica de pedágio no trecho concedido à VIA-040 ocorreu com um atraso de 18 dias, alterando a Tarifa de Pedágio arredondada de R\$ 5,30 para R\$ 5,10.

74. O cálculo foi feito a partir da diferença da receita efetiva obtida (ponderada para os 18 dias de atraso) a partir da tarifa não arredondada por categoria de veículo e da receita que deveria ter sido obtida utilizando-se a nova tarifa não arredondada na data base.

75. Desta forma, o impacto negativo do referido atraso, a ser inserido no cálculo da nova TBP por meio do Fator C, foi de -R\$ 662.670,38, a preços correntes do ano 6.

6.2.4.3. **Receitas extraordinárias e custos associados**

76. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14.2.2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, 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 da concessão, 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)”

77. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, tem-se:

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício fiscal anterior:

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 fiscal anterior.”

78. Ademais, a Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, dispõe como segue:

“Art. 5º

(...)

§ 5º As Receitas Extraordinárias reequilibradas via Fator C obedecerão a seguinte fórmula:

$$Mo = \frac{REB * (1 - \alpha) - (CD + 0,15 * REB)}{(1 - \beta)} * (1 - IR)$$

Em que,

REB: é a Receita Extraordinária Bruta;

α: é a alíquota agregada dos tributos incidentes sobre a REB (%);

CD: são os custos diretamente associados a exploração da REB;

β: é a alíquota agregada dos tributos incidentes sobre a Receita de Pedágio (%);

IR: é a alíquota agregada dos tributos IR e CSLL;

Mo: é o montante a ser revertido à modicidade tarifária no Fator C.

79. Por meio da Carta OF.GCC.0275.2019, de 26/07/2019 (N. SEI **0886831**), a concessionária requer que seja devolvida para a modicidade tarifária a diferença de recolhimento de PIS e COFINS ocorrida, por meio da aplicação do Fator C, pois alega que é considerado o regime de incidência não cumulativa, cuja alíquota de PIS e COFINS são de 1,65% e 7,6%, respectivamente, e não 3,65%, como vem sendo considerado.

80. Diante da manifestação desta Gerência ao pleito em questão, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2091/2019/GEREF/SUINF/DIR, a concessionária alega que as Receitas Financeiras não são objeto do pleito e apresenta o montante arrecadado pela alíquota efetiva de PIS e COFINS, para levantamento da base de incidência do tributo e posterior cálculo da diferença em relação à alíquota considerada na planilha de cálculo da modicidade tarifária.

81. Diante do pleito, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no 5º ano concessão, considerando, os tributos de 14,25% incidentes sobre a receita extraordinária, 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.

82. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, do 5º ano concessão, resultou em um montante negativo de - R\$ 4.197.611,23, a preços correntes do ano 6.

83. Ressalta-se que a Receita Extraordinária bruta referente ao 5º ano concessão foi lançada conforme apurado na Nota Técnica nº 1665/2019/GEREF/SUINF/DIR (N. SEI 0718014).

84. Quanto ao pleito de reequilíbrio relativo ao 4º ano concessão, informamos que enquanto estiver vigente a Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018, que suspendeu a Deliberação nº 523, a qual aprovou a 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, o reequilíbrio não poderá ser procedido.

6.2.4.4. **Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT**

85. Quanto aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), o 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\$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscentos e cinquenta e cinco 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.”

86. O repasse à modicidade da verba de RDT foi regulamentado em 2004, pela Resolução ANTT nº 483, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, na qual ficou estabelecido:

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

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

87. Ressalta-se que o valor de prestação de contas aprovado de RDT ao longo do 5º ano concessão foi lançado conforme apurado na Nota Técnica nº 1612/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR (N. SEI 0718082).

88. Assim, foi repassada à modicidade tarifária a verba de RDT disponível para o 5º ano concessão e que não foi utilizada pela concessionária, o que resultou em um saldo negativo de - R\$ 360.801,46 a preços correntes do ano 6.

6.2.4.5. **Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes do 5º Ano**

89. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 15.10 do contrato de concessão, transcrito parcialmente a seguir:

“15.1.0 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.”

90. As Notas Técnicas nº 1472/2019/GEFIR/SUINF (N. SEI 0416012) e nº 2675/2019/GEFIR/SUINF (N. SEI 1095191) avaliaram os montantes informados pela concessionária de uso da verba e os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária.

91. O valor não utilizado pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 5º ano concessão foi de R\$ 347.166,67, a preços iniciais. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

92. Por sua vez, o valor não utilizado pela concessionária para o atendimento de Redução de Acidentes durante o 5º ano concessão foi de R\$ 343.583,00, a preços iniciais. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

93. Portanto, em relação à verba de segurança no trânsito, o montante total da Conta C foi negativo de - R\$ 918.938,97, a preços correntes do 6º ano.

6.2.4.6. **Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes 4º Ano**

94. A Nota Técnica nº 1472/2019/GEFIR/SUINF (N. SEI 0416012) procedeu a revisão dos valores reconhecidos do uso da verba do aparelhamento da PRF no 4º ano concessão, logo, a revisão do saldo passível de reversão à modicidade tarifária.

95. Assim, o valor aprovado para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 4º ano concessão foi de R\$ 973.971,27 a preços iniciais de contrato.

96. No entanto, anteriormente, na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, o valor considerado como efetivamente gasto pela Concessionária havia sido de R\$ 652.671,27 a preços iniciais.

97. Assim, a Concessionária faz jus ao acréscimo da diferença entre o valor considerado na revisão anterior e o valor apurado neste momento na Nota Técnica nº 1472/2019/GEFIR/SUINF, totalizando R\$ 321.300,22, a preços iniciais.

98. Portanto, considerando o valor apurado para os programas de redução de acidentes para o 4º Ano, o montante total a ser acrescido na Conta C com relação à verba de segurança no trânsito é de R\$ 427.441,81 a preços correntes do ano 6.

6.2.4.7. **Alteração da alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)**

99. A Carta OF.GCC.0134.2019 (N. SEI **0098475**) apresentou um quadro de alíquotas de ISSQN vigentes nos municípios limítrofes ao sistema rodoviário. Observa-se, no referido quadro, que houve majoração da alíquota relativa ao Município de Pedro Leopoldo/MG, de 2% para 4%, de acordo com a Lei nº 3.464, de 29/09/2017. Com isso, a alíquota efetiva incidente na receita auferida pela VIA040, que era no 4º ano concessão de 4,593%, passou no 5º ano concessão para 4,599%, em valores arredondados.

100. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN efetivo realiza-se por meio de cálculo da diferença de receita aferida, ao longo do 5º ano concessão, com alíquota efetiva de aproximadamente 4,599%, 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 incluída na “Conta C”.

101. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de - R\$ 1.534.129,47, a preços correntes, a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

102. Considerando que a nova alíquota do Município de Pedro Leopoldo/MG incidiu a partir de 01/01/2018, é necessário também ajustar o valor reequilibrado no 4º ano concessão, entre 01/01/2018 e 21/04/2018. Após este cálculo, chegou-se em um saldo positivo de R\$ 6.108,96, a preços correntes, a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

6.2.4.8. **Ajuste do percentual de Eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)**

103. Trata-se da apuração da perda de arrecadação em razão dos eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15, no 5º ano concessão, no qual vigoraram três conjuntos de tarifas nas praças de pedágio. O primeiro conjunto vigorou entre 22/04/2018 e 29/07/2018, e teve uma perda de arrecadação projetada de 6,187%; o segundo conjunto vigorou entre 30/07/2018 e 10/10/2018, e teve uma perda projetada de 6,472%; o terceiro vigorou entre 11/10/2018 a 21/04/2019, e teve uma perda projetada de 6,187%.

104. Com a disponibilidade de dados de tráfego real[1] para o 5º ano concessão, é possível aferir a perda efetiva de arrecadação em razão dos eixos suspensos, que ficou em 6,975%.

105. Por meio do uso de: (i) dados de tráfego real do ano 5; (ii) tarifas sem arredondamento que foram praticadas (com base na perda projetada); e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base na perda efetiva de arrecadação, para os dois sub-períodos mencionados, é possível aferir a diferença de arrecadação nas praças de pedágio.

106. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de R\$ 2.617.164,34, a preços correntes do ano 6, em decorrência do ajuste de eixos suspensos reais apurados, por meio de acréscimo à Conta C e posterior aplicação do Fator C.

6.2.4.9. **Fuga na PP1 – Praça de Pedágio de Cristalina**

107. Em 17 de maio de 2019, a Via 040 – Concessionária BR 040 S.A. protocolou a Carta OF.GCC.0178.2019, encaminhando a complementação ao tema referente ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato contendo um refinamento da metodologia apresentada para o cálculo da receita perdida em decorrência da existência da rota de fuga, localizada na praça de pedágio de Cristalina/GO.

108. O Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013 estabelece na cláusula 21.2 que a Concessionária não é responsável por determinados riscos relacionados a Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente, dentre os riscos listados apresentamos o exposto na subcláusula 21.2.6:

"21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;"

109. Sendo assim, a frustração de receita apurada em função da Rota de Fuga existente caberá ser reequilibrada via Fator C, conforme dispõe o inciso ii da subcláusula 22.4.2 do contrato de concessão apresentado a seguir:

"22.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(...)

ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;"

110. Vale ressaltar que, quanto à aplicação da ampliação ou redução de receitas o Contrato de Concessão estabelece, na cláusula 1.3 do Anexo 6 - Fator C, que:

"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 de verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos:

(...)

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

111. Assim, foi elaborada a Nota Técnica SEI nº 967/2019/GEREF/SUINF/DIR (N. SEI **0233448**), a qual apurou o valor total em perda de receita devido à rota de fuga.

112. Por meio do OF.GCC.0275.2019, de 26/07/2019 (N. SEI **0886831**), a concessionária apresenta discordância à metodologia de extrapolação dos dados de fuga considerada pela ANTT, tendo em vista que pressupõe que a variação do tráfego da rota de fuga independe dos efeitos sazonais.

113. Sobre o assunto, informamos que esta Gerência discorda da metodologia proposta pela Via040, e mantém a metodologia adotada, que considerou a extrapolação dos dados com base no parágrafo 2º do Art. 5º da Resolução ANTT nº 5850/2019, transcrito a seguir:

“§ 2º O reequilíbrio do Fator C terá como base a receita anual da concessão e, caso seja necessário reequilibrar eventos ocorridos em dias específicos, será utilizada a receita proporcional aos dias em que ocorreu o evento motivador do reequilíbrio.”

114. Entretanto, cabe retificar o valor apurado para ser reequilibrado relativo à rota de fuga do 5º ano concessão, uma vez que na Nota Técnica SEI nº 967/2019/GEREF/SUINF/DIR considerou para o período de 11/10/2018 a 21/04/2019 a tarifa de R\$ 5,09230, sendo que o correto é a tarifa de fato cobrada pela concessionária, de R\$ 5,27804 (R\$ 5,30 arredondada).

115. Portanto, o valor total em perda de receita devido à rota de fuga no 5º ano concessão, foi de R\$ 8.888.606,72, a preços correntes do ano 6.

116. No 4º ano concessão, subtraindo o valor já reequilibrado na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, por meio da Nota Técnica nº 026/2018/GEREF/SUINF, de 06/07/2018, o valor apurado, a preços correntes foi de R\$ 5.213.023,94.

117. Os respectivos valores serão reequilibrados por meio de acréscimo na Conta C.

6.2.4.10. **Isenção da Cobrança de Pedágio – Conselheiro Lafaiete**

118. Trata-se de Decisão Judicial nº 48361-07.015.4.01.3800, que determinou que a Concessionária promovesse a isenção de pedágio na Praça de Pedágio 10 para os moradores do Condomínio Conflor, situado no município de Conselheiro Lafaiete/MG.

119. Os dados enviados pela Concessionária, para o período de 01 de janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2018, passaram por auditoria. A Nota Técnica nº 234/GEREF/SUINF/2019 (0637611), de 27 de março de 2019, avaliou os dados transmitidos pela concessionária, por amostragem e métodos estatísticos.

120. Promovidos os cálculos, considerando as tarifas de fato cobradas pela concessionária, chegou-se ao valor de R\$ 60.357,01, a preços correntes, a ser acrescido à Conta C, em virtude da perda de receita imposta à Concessionária.

6.2.4.11. **Correção dos percentuais de Fator D aplicados na 1ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Ordinária e na 3ª Revisão Ordinária**

121. A metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio tratada no Anexo 5 do contrato de concessão prevê que os mesmos incidam no ano subsequente à sua apuração, conforme itens 2.5 e 3.2 do Anexo 5, transcritos a seguir:

“2.5 Para cada ano do Prazo de Concessão, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos as atividades não cumpridas da Tabela I em cada um dos subtrechos do Sistema Rodoviário, observado que os percentuais relativos as atividades da Tabela I serão adicionados ao Desconto de Reequilíbrio somente no ano subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. Tais percentuais serão retirados do cálculo do Desconto de Reequilíbrio seguinte se a irregularidade for sanada até a respectiva avaliação de desempenho e entrega das obras. Dessa forma, o impacto na Tarifa Básica de Pedágio ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação.

(...)

3.2 O Acréscimo de Reequilíbrio será aplicado junto ao Desconto de Reequilíbrio na revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento da totalidade das obras de duplicação pela ANTT, nos termos do Contrato e do PER.”

(Grifo nosso)

122. A cláusula 22.6.2 do contrato de concessão, apresentada a seguir, também dispõe sobre a incidência do Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio de cada ano concessão, informando que deve ser aplicado na revisão subsequente ao encerramento do mesmo:

“22.6.2 A cada ano do Prazo da Concessão, o resultado da avaliação de desempenho determinará o Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio para o respectivo ano, na forma prevista no Anexo 5.”

(Grifo nosso)

123. Até a revisão de 2018, a ANTT tinha o entendimento de que logo após a apuração do Fator D, que levava cerca de seis meses, o mesmo deveria ser aplicado na revisão ordinária subsequente. Entretanto, após ampla discussão no âmbito da SUINF e com Órgãos de Controle, entende-se que o Fator D deva incidir na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão.

124. Esse tema consta, inclusive, do Relatório de Fiscalização nº 351/2017 do TCU (TC nº 024.813/2017-6), que trata de auditoria nos processos de revisão tarifária dos contratos de concessão rodoviária da ANTT.

125. Na proposta de encaminhamento do referido Relatório, consta, entre outros itens, o seguinte:

“a.1) descumprimento da cláusula 22.6.4.ii dos contratos de concessão da 3ª Etapa do Procrofe, uma vez que não se observa a aplicação automática e imediata do Fator D, bem como das possíveis medidas para corrigir/mitigar a situação, particularmente:

(...)

a.1.3) aplicabilidade do Fator C para compensar os montantes indevidamente recolhidos em função da não aplicação do Fator D no exercício de referência correto. (§§ 65-68)”

126. O Quadro 10, mostra o Fator D aplicado em cada Revisão Ordinária (RO) da Tarifa Básica de Pedágio, o Fator D que deveria ter sido aplicado e o ano em que foi constatado o descumprimento da meta, de acordo com o exposto anteriormente:

Quadro 10: Correções dos percentuais de Fator D aplicados

Revisão	Fator D aplicado	FATOR D que deveria ter sido aplicado	Meta
1ª RO	0,88416% - 2ª parte - relativo ao parâmetro de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção do 2º ano concessão	6,43606%	2º ano concessão
2ª RO	2,64603% - 1ª parte - relativo à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias do 2º ano concessão	12,32440%	3º ano concessão
3ª RO	9,09760% - 1ª e 2ª parte - relativo à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias + parâmetro de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção, ambos do 3º ano concessão	29,65339%	4º ano concessão

127. Ressaltamos, que o “**Fator D que deveria ter sido aplicado**” considera as informações apresentadas no Parecer nº 271/2019/GEFIR/SUINF/DIR, constante no processo relacionado nº 50500.311671/2019-59, que retificou os valores de Fator D – 1ª parte – relativos à meta do 2º e 3º anos concessão, e apresentou o Fator D total do 4º ano concessão. Este último será utilizado na apuração da receita a ser reequilibrada via Fator C em função da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária.

128. A correção do Fator D referente à 1ª Revisão Ordinária, que vigorou de 30/07/2016 a 29/07/2017, foi feita para dois subperíodos: “período 1”, de 30/07/2016 a 21/04/2017 (266 dias, que fazem parte do 3º ano-concessão); e “período 2”, de 22/04/2017 a 29/07/2017 (99 dias, que fazem parte do 4º ano-concessão).

129. O cálculo foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 1ª Revisão Ordinária; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado de 0,88416%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 6,43606%, para os dois subperíodos mencionados.

130. Após esses cálculos, apurou-se, a preços correntes, o montante total de - R\$ 20.533.055,23 que será necessário reverter à modicidade, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 1ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

131. A correção do Fator D referente à 2ª Revisão Ordinária, que vigorou de 30/07/2017 a 29/07/2018, foi feita para dois subperíodos: “período 1”, de 30/07/2017 a 21/04/2018 (266 dias, que fazem parte do 4º ano-concessão); e “período 2”, de 22/04/2018 a 29/07/2018 (99 dias, que fazem parte do 5º ano-concessão).

132. O cálculo foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 1ª Revisão Ordinária; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado de 2,64603%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 12,32440%, para os dois subperíodos mencionados.

133. Após esses cálculos, apurou-se, a preços correntes, o montante total de - R\$ 39.364.672,39 que será necessário reverter à modicidade, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 2ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

134. A correção do Fator D referente à 3ª Revisão Ordinária foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período vigente da 3ª Revisão Ordinária (30/07/2018 a 10/10/2018); (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado à época de 9,09760%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido de 29,65339%.

135. Após esses cálculos, apurou-se, a preços correntes, o montante total de - R\$ 16.862.090,51 que será necessário reverter à modicidade, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

136. Importa ressaltar que o período relativo à tarifa judicial de R\$ 5,30, que vigorou a partir de 11/10/2018, conforme Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018, não poderá ser corrigido nesse momento, tendo em vista que permanece válida a referida Decisão Judicial relativa à Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.

6.2.4.12. **Correção do percentual de Fator Q aplicado na 3ª Revisão Ordinária**

137. **A correção da devida aplicação do Fator Q na 3ª Revisão Ordinária e 6ª Extraordinária – apurado por meio do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF no valor de - 2,5% – foi realizada por meio do Fator C, considerando o período de 30/07/2018 a 10/10/2018, com o tráfego referente ao Ano 5.**

138. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da aplicação do Fator Q na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária, resulta em um montante positivo a ser acrescido na Conta C de R\$ 2.050.771,40 (a preços correntes do ano 6).

139. Importa ressaltar que o período relativo à tarifa judicial de R\$ 5,30, que vigorou a partir de 11/10/2018, conforme Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018, não poderá ser corrigido nesse momento, tendo em vista que permanece válida a referida Decisão Judicial relativa à Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.

6.2.5. **Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal**

6.2.5.1. **Cálculo da TIR**

140. Cabe ressaltar que, atualmente, a VIA-040 possui os seguintes Fluxos de Caixa Marginais (FCM's):

- FCM de TIR igual a 9,43% (FCM1), criado em 2015, por ocasião da Resolução nº 4.699, de 13/05/2015;
- FCM de TIR igual a 9,95% (FCM2), criado em 2017, seguindo a Resolução nº 5.392, de 27/07/2017.

141. 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 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.

142. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução 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.

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

Quadro 11: 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 nº 4.075/2013 e 4.296/2014

144. É importante salientar que no Anexo V da Resolução 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.

145. Conforme previsto no art. 8º da Resolução 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).

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

Quadro 12: 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)

147. Para o caso da 6ª Revisão Extraordinária da Concessionária VIA040, constam novos valores de investimentos/custos operacionais que totalizam R\$ 572.589,00 (a preços iniciais). São os itens do PER: 1.4 - SIR: SIR - Sistema de Informações Rodoviárias - Implantação; 3.3 - SIR - Sistema de Informações Rodoviárias - Operação e Conservação; 4.5 - Custos Administrativos - SIR - Sistema de Informações Rodoviárias, conforme detalhamento e motivação constantes das Notas Técnicas nº 1472/2019/GEFIR/SUINF (N. SEI **0416012**) e nº 2675/2019/GEFIR/SUINF (N. SEI **1095191**).

148. Tendo em vista que a soma dos novos investimentos/custos operacionais não superam R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, de acordo com os critérios para definição de TIR acima expostos, deve-se inserir os novos investimentos no Fluxo de Caixa Marginal 2, de TIR igual a 9,95%.

149. O item 4.3 – Custos Administrativos - Implantação e Operação dos sistemas de controle de velocidade oriundos do DNIT, foi inserido no FCM1 por tratar-se de custo relativo à investimento presente nesse fluxo de caixa.

6.2.5.2. Ajuste da Base de cálculo do Imposto de Renda

150. De modo a padronizar as planilhas de cálculo tarifário de fluxo de caixa marginal, para todos os contratos de concessão rodoviária, procedeu-se o link das planilhas de fluxo de caixa marginal existentes para a Via040, que alterou a base de cálculo do Imposto de Renda, gerando, portanto, um desequilíbrio no FCM2, que ao ser reequilibrado resultou em impacto tarifário com decréscimo da TBP/km de - R\$ 0,00008 no FCM2.

6.2.5.3. Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real do 5º ano nos FCMs

151. Conforme o art. 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, o tráfego projetado deve ser anualmente substituído pelo volume de tráfego real do ano anterior nos Fluxos de Caixa Marginais (FCMs), por ocasião da revisão ordinária. No caso da presente revisão da VIA-040, o FCM considera a substituição do tráfego projetado (EVTEA) pelo real até o 5º ano de concessão.

152. Assim, o tráfego projetado para o 5º ano concessão foi substituído pelo tráfego real, e o reequilíbrio foi realizado no FCM1 e FCM2.

153. A substituição do tráfego previsto pelo real no 5º ano concessão resultou em impacto tarifário, com decréscimo da TBP/km de - R\$ 0,00911 no FCM1, e de - R\$ 0,00005 no FCM2.

6.2.5.4. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER

154. De acordo com a Nota Técnica SEI nº 1472/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**0416012**), complementada pela Nota Técnica SEI nº 2675/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**1095191**), foram propostas alterações no cronograma de obras e serviços da VIA-040. O quadro a seguir apresenta os itens do PER alterados e a respectiva variação na TBP, em R\$:

Quadro 13: Alterações PER

Item	Descrição	ΔTBP
Revisão Ordinária		
Fluxo de Caixa Marginal 1		
1.1	Dispositivos de retorno em nível	-0,00424
4.1	Custos Administrativos - Dispositivos de retorno em nível	-0,00020
2.1	Pavimento - Lei 13.103/2015	-0,30425
Revisão Extraordinária		
Fluxo de Caixa Marginal 1		
3.1	Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT	-0,20471
4.3	Custos Administrativos - Sistemas de controle de velocidade oriundos do DNIT	0,00193
Fluxo de Caixa Marginal 2		
1.4	SIR - Sistema de Informações Rodoviárias Implantação	0,00004
3.3	SIR - Sistema de Informações Rodoviárias Operação e Conservação	0,00048
4.5	Custos Administrativos - SIR - Sistema de Informações Rodoviárias	0,00003

6.2.6. **Pleitos não aceitos**

6.2.6.1. **Aumento Extraordinário do CAP**

155. De acordo com a VIA 040, devido às mudanças de tributos e de política de retenção de preços, a única fornecedora de materiais betuminosos do país reajustou os preços de forma atípica em 2018, mais uma vez precedentes na base histórica, ocasionando significativos e imprevisíveis impactos no Plano de Negócios da Concessionária, por se tratar de um dos principais insumos de obras rodoviárias.

156. A Concessionária solicita reequilíbrio em virtude do aumento do CAP, utilizando-se do EVTE como base para previsão de todo o aumento extraordinário do preço do CAP até o final da Concessão, mesmo sem ter executado as obras.

157. Destaca-se que a Procuradoria da ANTT manifestou-se sobre o assunto por meio do Parecer nº 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU.

158. Tendo em vista o regime jurídico dos contratos de prestação de serviços do DNIT, Lei nº 8.666/93, a Procuradoria da ANTT ressaltou, entre outros, que os Contratos de Concessão são regidos pela Lei nº 8987/95, caracterizando-se por ser um regime jurídico totalmente diverso daquele.

159. Enquanto os contratos de prestação de serviço são de curta duração e quase todos os riscos são assumidos pelo contratante, o contrato de concessão é um projeto de investimentos de longo prazo, sujeito a variações, ora beneficiando, ora prejudicando o concessionário, sendo necessário levar em consideração os riscos assumidos no Contrato de Concessão.

160. Nesse sentido, a cláusula 21.1.7 do Contrato de Concessão da VIA 040, transcrita a seguir, aloca expressamente à Concessionária os riscos dos custos para execução dos serviços previstos nas Frentes de Recuperação e Manutenção, Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço, Conservação e Serviços Operacionais de todas as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço:

“21 Alocação de Riscos

21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados a Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

(...)

21.1.7 custos para execução dos serviços previstos nas Frentes de Recuperação e Manutenção, Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço, Conservação e Serviços Operacionais de todas as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço;”

161. Diante disso, a Procuradoria da ANTT entende que os riscos pelas flutuações dos preços dos insumos asfálticos foram expressamente assumidos pelo licitante vencedor do Leilão, não havendo que se falar, portanto, em teoria do fato do príncipe ou da imprevisão, entendimento este com o qual esta área técnica compartilha. Nessa esteira, as hipóteses de caso fortuito ou força maior também não podem ser aplicadas.

162. Consoante a isso, faz-se necessário observar a variação dos preços dos insumos asfálticos nos anos anteriores ao reajuste em questão.

163. Tomando-se como exemplo os preços mensais ponderados do Cimento Asfáltico CAP 30-45, vide tabela da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Anexo I, é possível verificar que a variação percentual dos preços desse produto no Brasil no período de novembro/2014 a janeiro/2015 foi positiva de 31,84%, porém, no período de novembro/2008 a novembro/2014 (6 anos), a variação foi negativa de 7,52%.

164. Para a região Centro-Oeste, a variação percentual observada foi positiva de 30,76%, no período de novembro/2014 a janeiro/2015, e negativa de 48,63%, no período de novembro/2008 a novembro/2014.

165. Da mesma forma, ao se analisar outros insumos de petróleo, verifica-se resultados semelhantes, como é o caso das Emulsões Asfálticas RR-2C, Anexo II, cuja variação percentual no Brasil foi de 24,2%, de novembro/2014 a janeiro/2015, e negativa de 0,5%, no período de novembro/2008 a novembro/2014.

166. Na região Centro-Oeste, as Emulsões Asfálticas RR-2C tiveram aumento de 29%, no período de novembro/2014 a janeiro/2015, mas a variação foi negativa de 6,7%, no período de novembro/2008 a novembro/2014.

167. Assim, ainda que fosse considerada a utilização dos preços dos insumos de petróleo como instrumento de política pública pelo Poder Concedente, o reajuste dos preços já se mostrava previsível e iminente à época da apresentação da proposta econômica da Concessionária, inclusive no que tange a sua ordem de grandeza, não sendo razoável a alegação da Concessionária de imprevisibilidade, expressividade ou fato extraordinário pelos aumentos ocorridos.

168. Portanto, o pleito da concessionária não cabe ser aceito.

6.2.6.2. **Dissociação do impacto do Fator D na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais**

169. Conforme consta na Carta OF.GCC.0134.2019, a VIA-040 pleiteia que o desconto ou acréscimo de reequilíbrio tenha incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa dos FCMs.

170. Salientamos que este tema consta da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que disciplina os preceitos da revisão tarifária.

171. Por meio do PARECER n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, foi esclarecido os questionamentos feitos por meio do DESPACHO DEB 0657018, conforme apresenta-se a seguir:

“- 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."

172. Pelo exposto, resta claro que a partir da presente revisão o cálculo tarifário será ajustado, considerando a aplicação do Fator D apenas sobre a tarifa de leilão revisada. Entretanto, a nova interpretação não caberá ser aplicada retroativamente.

173. Portanto, quanto ao pleito, não cabe qualquer correção nos anos anteriores a ser feita via Fator C.

7. EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA

174. O impacto conjunto da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP, e do reajuste segundo o IRT definitivo, podem ser observados nos quadros abaixo. Separa-se os itens inseridos no FCM e na Conta C, mostrando a agregação e cálculo do Fator C:

Quadro 14 – Fluxo de Caixa Marginal

Tarifa Acumulada	Tarifa (Preços iniciais)
FCM1 (TIR 9,43%)	0,02925
FCM2 (TIR 9,95%)	0,00307
Total	0,03231

Quadro 15 – Itens da Conta C

Descrição	Montante (R\$ correntes)
Arredondamento	-1.394.567,29
Atraso na aplicação da TBP	-662.670,38
Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 4º ano de concessão.	427.441,81
Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – 5º ano de concessão.	-461.853,25
Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programa de Redução de Acidentes – 5º ano concessão.	-457.085,72
RDT (ano 5)	-360.801,46
Rota de Fuga na Praça de Pedágio 01 - Cristalina/GO – diferença apurada do 4º ano concessão (22/04/2017 a 21/04/2018)	5.213.023,94
Rota de Fuga na Praça de Pedágio 01 - Cristalina/GO - 5º ano concessão (22/04/2018 a 21/04/2019)	8.888.606,72
Receitas Extraordinárias	-4.197.611,23
ISSQN	-1.534.129,47
ISSQN - correção ano 4	6.108,96
Eixos Suspensos	2.617.164,34
Veículos isentos no município de Conselheiro Lafaiete/MG	60.357,01
Correção Fator D referente a 1ª RO	-20.533.055,23
Correção Fator D referente a 2ª RO	-39.364.672,39
Correção Fator D referente a 3ª RO	-16.862.090,51
Correção do fator Q	2.050.771,40
Total	- 66.565.062,74

175. Visando evitar grandes oscilações tarifárias, o contrato de concessão dispõe de mecanismo de parcelamento da conta C, conforme exposto no item 2.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, transcrito a seguir:

"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."

176. Ressaltamos que, conforme previsão contratual, não poderão ser parcelados os valores referentes aos seguintes eventos de desequilíbrio: verba de Segurança no Trânsito, Verba de RDT, arredondamento da tarifa, atraso no reajuste, e alterações de ISSQN, PIS e COFINS (itens 1.3.1 a 1.3.5 do Anexo 6).

177. A possibilidade de Parcelamento do montante da Conta C nas revisões tarifárias de 2019 dos Contratos de Concessão da 3ª Etapa (Fases I e III) do PROCROFE, foi apresentada à Diretoria ANTT por meio do Memorando nº 125/2019/SUINF, de 21/02/2019, e esclarecida por meio de uma apresentação oral, realizada em 14/03/2019. Entretanto, tendo em vista a vigência da Ação Cautelar nº 1014300-

37.2018.4.01.3400, que determina a manutenção da Tarifa de pedágio em R\$ 5,30 (para a categoria 1) não será proposto na presente revisão o parcelamento da Conta C.

178. A seguir, apresenta-se o cálculo do Fator C considerando a aplicação integral do montante da Conta C:

Quadro 16 – Cálculo Fator C

	Valor integral
Montante aplicado (Cdt+1)	-R\$ 66.565.062,74
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-R\$ 6.055.819,43
Fator C anterior (ct)	-0,03733
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	64.649.810,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-2)	69.126.646,00
Taxa de juros (rt)	14,53%
Fator C (ct+1) [%]	-0,98692
Saldo Conta C	R\$ 0,00

7.1. Atualização da Projeção de Perda de Eixos Suspensos

179. A perda de eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15 foi projetada na 3ª Revisão Ordinária com o percentual de 6,472%. Para esta 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, atualizamos a projeção com os dados de tráfego do 5º ano concessão.

180. No período de 22 de abril de 2018 a 21 de abril de 2019, foi aferida a perda de eixos equivalentes devido à isenção no percentual de 6,975%. Ao converter-se este percentual no incremento de recomposição tarifária obtém-se 7,498%, conforme fórmula abaixo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 6,975\%) - 1] = 7,498\%$$

181. A aplicação deste percentual sobre a TBP de Contrato original (3,22528) resulta na TBP de Contrato a ser considerada nesta revisão de 3,46710.

7.2. Atualização da Tarifa revisada e reajustada

182. Considerando-se a aplicação integral da Conta C, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

Quadro 17 – Cálculo da tarifa por praça (4ª RO, 6ª RE e reajuste)

Tarifa de Pedágio ¹		Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT ³	Fator X	Fator C
P1 a P11	2,91096	2,90	3,49941		25,541%	-1,00%	1,47612	0,00	-0,98692
			TBP FCM	TBP contrato ²					
			0,03231	3,46710					

(1) Tarifa de Pedágio = $TBP_{\text{contrato}} * (1 - D - Q) * (IRT - X) + TBP_{\text{FCM}} * (IRT - X) + C$

(2) 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 6,975% e o acréscimo necessário na tarifa é de 7,498%.

(3) O reajuste corresponde à uma variação de 4,66%, em relação ao IRT vigente do período anterior.

183. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as tarifas antes e depois do arredondamento da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária e da presente 4ª Revisão Ordinária e 6ª Extraordinária:

Quadro 18 – Percentual de variação tarifária em relação à tarifa anterior

Praça	3ª RO e 5ª RE		4ª RO e 6ª RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	5,09230	5,10	2,91096	2,90	-42,84%	-43,14%

8. GANHO DECORRENTE DA DECISÃO JUDICIAL – PERÍODO DE 11/10/2018 A 29/07/2019

184. Sobre esse assunto, cabe informar que por meio da Deliberação ANTT nº 523, de 14/08/2018, foi aprovada a tarifa de pedágio arredondada de R\$ 5,10 (sendo 5,09230 a tarifa não arredondada), para vigor a partir de 17/08/2018 nas praças de pedágio da Via040.

185. Ocorre que por meio da Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018, a Deliberação nº 523 foi suspensa, restabelecendo o valor de R\$ 5,30 para a tarifa de pedágio. Essa última Deliberação considerou o disposto na decisão proferida em 8 de outubro de 2018 relativa à Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400 - 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal.

186. Considerando os termos da referida Decisão Judicial, “*defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017*”, entendemos que, havendo a deliberação do juízo arbitral ou solução do pedido de relicitação, há a possibilidade da suspensão da decisão judicial, o que implicaria o retorno dos efeitos da Deliberação ANTT nº 523, que autorizou a alteração da tarifa de pedágio arredondada para R\$ 5,10, ao aprovar a 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.

187. Desse modo, foi apurado o montante recebido a maior pela concessionária, no período de 11/10/2018 a 21/04/2019, considerando a tarifa de pedágio aprovada pela 3ª Revisão Ordinária de 6ª Revisão Extraordinária, de R\$ 5,09230, e a tarifa de pedágio de fato cobrada, de R\$ 5,27804, no valor de **R\$ 47.004.415,84, a preços correntes do ano 6, que resultaria em -0,71327 de Fator C.**

188. Observa-se que o valor calculado só poderá ser revertido à modicidade tarifária (via o Fator C), quando a referida decisão judicial não estiver mais vigente.

9. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

189. Em atendimento ao Ofício SEI nº 83/2019/COGER/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, (doc. SEI [1260043](#)) de 14/03/2019, a Gerência de Fiscalização e Investimento - GEFIR encaminhou o Despacho GEFIR 0613935 (doc. SEI [1260124](#)) de 25/06/2019, informando que não existe óbice, por parte daquela Gerência para a concessão da revisão e reajuste.

190. O Atestado de Regularidade (doc. SEI [1266090](#)), comprova a regularidade da concessionária em relação aos aspectos econômico-financeiros.

191. Adicionalmente, após a elaboração desta Nota Técnica, conforme recomendado no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, a SEPRAC/Ministério da Economia será informado sobre o detalhamento da 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária.

192. Tendo em vista que o Ministério da Infraestrutura, por meio da Portaria nº 529, de 06/08/2019, revogou a Portaria nº 228, de 28/08/2015, alterada pela Portaria nº 480, de 15/08/2018, que tratava da necessidade de comunicação dos reajustes e revisões tarifárias realizadas pela ANTT, o mesmo não será comunicado.

193. Ainda, a Diretoria Colegiada da ANTT será informada, acerca do detalhamento da 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária.

10. TABELA DE TARIFAS

194. Considerando a tarifa de pedágio por praça resultante da 4ª Revisão Ordinária e da 6ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT definitivo de 1,47612, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P11 a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

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

195. Segue a tabela 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	2,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	5,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	4,35
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	8,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	5,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	11,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	14,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	17,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	1,45
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

196. Entretanto, considerando a decisão proferida em 08 de outubro de 2018, relativa à Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400 - 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, que entre outros itens determina que a ANTT se abstenha de promover redução tarifária, deverá ser considerada a manutenção da tarifa de pedágio aprovada em 2017, por meio da Resolução nº 5.392, de 27/07/2017, apresentada na tabela a seguir:

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	5,30
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,95
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,90
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	10,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	21,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	26,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	31,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,65
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

11. CONCLUSÃO

197. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 4ª Revisão Ordinária e a 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da VIA040, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.
198. O Fator D a ser aplicado no período é de 25,541%, enquanto que o Fator Q é de -1,00%.
199. O Fator C a ser aplicado no período, considerando a aplicação integral do montante da Conta C, é de R\$ -0,98692.
200. É importante salientar que os Fatores D, Q e C aplicados, tem incidência de um ano, quando nova apuração deverá ser realizada para que novos fatores incidam nas tarifas da revisão tarifária de 2020.
201. O processo de reajuste indicou o percentual de 4,66% (quatro inteiros e sessenta e seis centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária, no período de maio/2018 a maio/2019, com incidência prevista para o período de 30/07/2019 a 29/07/2020.
202. A 4ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o reajuste reduzem a tarifa arredondada em -43,14% (quarenta e três e quatorze centésimos por cento) em relação à aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária.
203. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 4ª Revisão Ordinária e da 6ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Via040, cujos efeitos combinados, alteram a tarifa de pedágio, na categoria 1, a ser praticada pela concessionária, de R\$ 5,10 para R\$ 2,90, nas praças de pedágio P1 a P11, com vigência inicialmente prevista para 30 de julho 2019.
204. Tendo em vista a decisão proferida em 08 de outubro de 2018, relativa à Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400 - 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, que entre outros itens determina que a ANTT se abstenha de promover redução tarifária, deverá ser considerada a manutenção da tarifa de pedágio aprovada em 2017, por meio da Resolução nº 5.392, de 27/07/2017, de R\$ 5,30, para a categoria 1.
205. Orienta-se que, previamente à Deliberação da Diretoria, a PF-ANTT confirme a vigência desta determinação.
206. O montante apurado do valor recebido a maior pela concessionária, no período de 11/10/2018 a 21/04/2019, considerando a tarifa de pedágio aprovada pela 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, de R\$ 5,09230, e a tarifa de pedágio de fato cobrada, de R\$ 5,27804, em razão da decisão judicial, foi de R\$ 47.004.415,84, a preços correntes do ano 6, que resultaria em - R\$ 0,71327 de Fator C. Havendo a suspensão da Deliberação ANTT nº 841, de 10/10/2018, esse valor deve ser revertido à modicidade tarifária.

(assinado eletronicamente)

NELÍCIA MURARI BORGES

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

(assinado eletronicamente)

ISABELA SOARES MACHADO REICHERT

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminhe-se à SUINF

De acordo, encaminha-se à SUINF,

(assinado eletronicamente)

MIRIAN RAMOS QUEBAUD

Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

De acordo,

(assinado eletronicamente)

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 06 de setembro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **NELICIA MURARI BORGES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 11/09/2019, às 11:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do **Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015** <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8539.htm>.



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 11/09/2019, às 11:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do **Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015** <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8539.htm>.



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Gerente**, em 11/09/2019, às 11:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do **Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015** <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8539.htm>.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS**, Superintendente, em 11/09/2019, às 18:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do **Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015** < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2015-2018/2015/Decreto/D8539.htm>.



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 < http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0>, informando o código verificador **1262668** e o código CRC **5E58DB3F**.

Referência: Processo nº 50500.309631/2019-47

SEI nº 1262668

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 < <http://www.antt.gov.br>>