

NOTA TÉCNICA Nº 094/2017/GEROR/SUINF

Brasília, 24 de maio de 2017.

PROCESSO: 50500.246468/2017-32

ASSUNTO: 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP
da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A.

INTERESSADO: ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A.

1. DO OBJETO

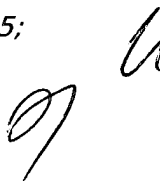
1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, a vigor a partir de 26 de maio de 2017, em atendimento a determinação Cautelar do Tribunal de Contas da União – TCU, encaminhada à ANTT por meio do Ofício nº 0204/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação, de 19/05/2017, conforme transcrição abaixo:

“Ante o exposto, decido:

(...)

15.2. preliminarmente, até que o Tribunal delibere sobre o mérito desta Representação, determinar cautelarmente à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fundamento no art. 276, caput, do RITCU, que retifique a revisão tarifária do contrato de concessão da BR-101/BA/ES autorizado pela Resolução ANTT 5.339/2017, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015;

(Grifo nosso)



2. Observa-se que tendo em vista a necessidade de cumprimento imediato da decisão cautelar, a presente revisão não pode ser feita em conformidade com a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016.

2. JUSTIFICATIVA

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

3. HISTÓRICO

4. Em 18/01/2012, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA), localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6º andar, São Paulo/SP, para a Concessão do Sistema Rodoviário relativo ao Edital 001/2011, abrangendo o trecho mostrado no Quadro 1.

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido relativo ao Edital 001/2011

Rodovia	Trecho	Extensão
BR-101/ES/BA	Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ	475,90 km

5. Para o Edital 001/2011, houve a apresentação de 08 (oito) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela BM&FBOVESPA.

6. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica (EVTE), representando a Tarifa quilométrica relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a janeiro de 2009, foi de R\$ 0,06237.



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

7. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme mostrado no Quadro 2.

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 001/2011

Classificação	Corretora	Proponente	Lance	Deságio
1	CITIGROUP GMB CCTVM S.A.	Consórcio Rodovia da Vitória	R\$ 0,03391	45,63 %
2	FATOR S.A. CV	Consórcio Rodovia Capixaba	R\$ 0,03612	42,08 %
3	PLANNER CV S.A	Triunfo Participações e Investimentos S/A - TPI	R\$ 0,03949	36,68%
4	BES SECURITIES DO BRASIL CCVM	Consórcio Via Espírito Santo BR-101	R\$ 0,04239	32,03%
5	BRASIL PLURAL CCTVM S/A	Consórcio Odebrecht Transport - Invepar	R\$ 0,04484	28,10%
6	MUNDINVEST S.A. CCVM	Consórcio Integração Sudeste	R\$ 0,05157	17,31%
7	SANTANDER CCVM S/A	Obrascon Huarte Lain Brasil S/A – OHL	R\$ 0,05250	15,82%
8	HSBC CTVM S.A.	Consórcio Itaúna	R\$ 0,05598	10,24%



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

8. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi o Consórcio Rodovia da Vitória, representada pela Corretora CITIGROUP GMB CCTVM S.A., com lance de R\$ 0,03391 para a tarifa quilométrica.

9. A partir do dia 19/01/2012, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 24/02/2012, assinada pelos seus membros, confirmou a Proponente Consórcio Rodovia da Vitória como vencedora do Leilão.

10. Contra a decisão da Comissão foi interposto 01 (um) recurso, que recebeu 01 (uma) solicitação de impugnação.

11. Por meio da Resolução nº 3.808, de 03/05/2012, a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres, indeferiu o recurso interposto pelo Consórcio Rodovia Capixaba, contra decisão proferida pela Comissão de Outorga, consignada na Ata de Julgamento da Qualificação e Plano de Negócios da proponente 1ª colocada, mantendo-se a decisão que confirmou o Consórcio Rodovia da Vitória como vencedor do leilão.

12. Assim, o resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Consórcio Rodovia da Vitória, conforme Resolução ANTT nº 3.814, de 16/05/2012, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

13. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A, à qual, em 18/07/2012, por meio da Resolução ANTT nº 3.866, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

14. A Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 17, de 30/07/2012, tornou público que a Assinatura do Contrato de Concessão foi suspensa *sine die*, em virtude de decisão liminar da 13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

15. Em 17/04/2013, por meio do Comunicado Relevante nº 18, a Comissão de Outorga informou que o Contrato de Concessão, por decisão do Superior Tribunal de Justiça exarada nos autos da Suspensão de Liminar e de Sentença N/0 1.702-DF (2012/0268329-2), poderia ser assinado.

16. Diante do exposto, em 17/04/2013, a ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 475,9 km da Rodovia BR-101/ES/BA, trecho de entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ. 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 quilométrica no valor inicial de R\$ 0,03391, referenciada ao mês de janeiro de 2009.

17. Em conformidade com a sub cláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 25 anos, a contar da data de assunção, que é definida na sub cláusula 1.1.1, item (xi), como sendo a data de assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens. Tendo em vista que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi assinado em 10/05/2013, a data de assunção é 10/05/2013.

3.1 Reajuste

18. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir do dia 18/05/2014, autorizada por meio da Resolução nº 4.327, de 07/05/2014, publicada no Diário Oficial da União – DOU.

19. A atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio. Inicialmente, em 2014, o Reajuste implicou em um aumento de 35,14% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,35136 de março de 2014 (com validade para maio de 2014).



20. O IRT de 1,35136, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro de 2008 (IPCAo) e o número índice do IPCA de março de 2014 (IPCAi).

21. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 18 de maio, são realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos, e do arredondamento da tarifa, são compensadas na revisão ordinária subsequente.

22. A tabela a seguir apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Definitivo	Variação %
2014	1,35136	35,14%
2015	1,46121	8,13%
2016	1,59836	9,39%
2017	1,67142	4,57%

3.2 Revisões

23. O quadro a seguir apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objetivo de cada uma das revisões tarifárias:

Quadro 4: Modificações no PER da ECO 101 Concessionária de Rodovias

Revisão	Aprovação	Início da Vigência	Alteração da TBP/km	Alterações Principais (resumo)
Proposta		10/05/2013	R\$ 0,03391	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Ordinária	07/05/2014	18/05/2014	R\$0,03379 (-0,34%)	Revisão do PER, ISSQN, RDT, e Verba destinada à Segurança no Trânsito Processo nº



				50500.030219/2014-84 Resolução nº 4.327, de 07/05/14, publicada em 08/05/14.
2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária	15/05/2015	18/05/2015	R\$0,03707 (+9,69%)	Revisão do PER, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos. Variação de alíquota de ISSQN, Receitas extraordinárias, não utilização integral de verbas de RDT e Segurança no trânsito. Lei 13.103/2015 - Eixos Suspensos Processo nº 50500.065454/2014-77 Resolução nº 4.704, de 15/05/15, publicada em 15/05/15.



3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária	25/05/2016	30/05/2016	R\$ 0,03777 (+1,88%) R\$ 0,03615 (- 4,27% DR)	Revisão PER, inserção de custos adm., verbas e investimentos. Arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, Receitas extraordinárias, não utilização integral de verbas de RDT e Segurança no trânsito. Lei 13.103/2015 – aumento de tolerância de peso Processo nº 50500.214912/2015-99 Resolução nº 5.105, de 25/05/16, publicada em 27/05/16.
Desconto de Reequilíbrio (DR)				



4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária	10/05/2017	18/05/2017	R\$ 0,03990 (+5,65%)	Revisão do PER. Arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, Receitas extraordinárias, não utilização integral de verbas de RDT e Segurança no trânsito. Lei 13.103/2015 – aumento de tolerância de peso Processo nº 50500.222320/2016-21 Resolução nº 5.339, de 10/05/17, publicada em 16/05/17.
--	------------	------------	----------------------	--

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

24. A Tabela a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento. As tarifas estão expostas no formato de tarifa por 100 km.



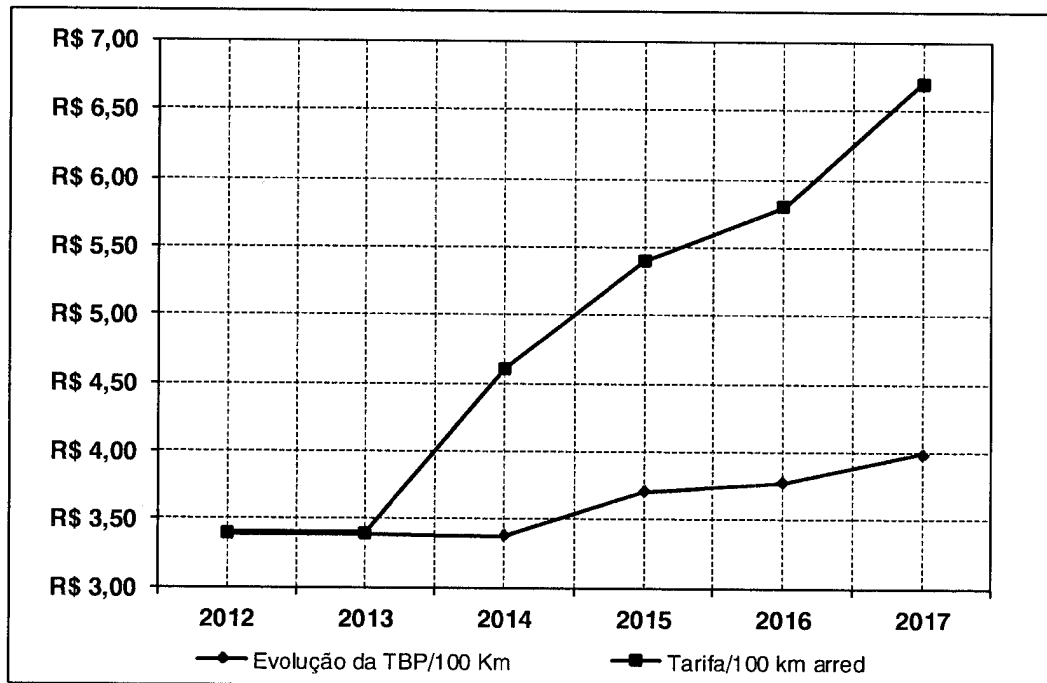
Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário

Evento	Data	Valor da Tarifa/km	Variação	Tarifa /100 km arredondada
Proposta de Tarifa	16/05/2012	R\$ 0,03391	-	R\$ 3,40
1ª Revisão Ordinária	18/05/2014	R\$ 0,04567	34,67%	R\$ 4,60
2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária	18/05/2015	R\$ 0,05417	18,61%	R\$ 5,40
3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária	30/05/2016	R\$ 0,05778	6,68%	R\$ 5,80
4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária	18/05/2017	R\$ 0,06669	15,41%	R\$ 6,70

25. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas estão ilustrados no gráfico seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual. A evolução das Tarifas estão apresentadas no formato de tarifa a cada 100 km.



Gráfico 1 - Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Praticada



4. ANÁLISE DA REVISÃO

26. 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.

27. Para análise da 4ª Revisão Extraordinária, transcrevemos parte da determinação cautelar do Tribunal de Contas da União – TCU, que concerne à presente revisão tarifária:

“Ante o exposto, decido:

(...)

15.2. preliminarmente, até que o Tribunal delibere sobre o mérito desta Representação, determinar cautelarmente à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fundamento no art. 276, caput, do RITCU, que retifique a revisão tarifária do

*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

contrato de concessão da BR-101/BA/ES autorizado pela Resolução ANTT 5.339/2017, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015;

(Grifo nosso)

28. Visando o atendimento imediato à determinação cautelar do TCU, a presente revisão não seguiu todos procedimentos dispostos na Resolução nº 675/2004, alterada pela Resolução 5.172/2016, a saber não foi feita comunicação prévia à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias.

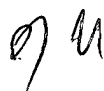
29. Pela mesma razão, exposta acima, o Ministério da Fazenda e o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil não foram informados dos valores da presente Revisão Extraordinária, conforme dispõe, respectivamente, a Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002, e a Portaria DG/ANTT nº 467, de 21 de setembro de 2015.

30. Segundo as premissas contratuais, na Revisão Ordinária subsequente à presente 4ª Revisão Extraordinária será calculado o impacto da vigência da Tarifa Básica de Pedágio aprovada pela Resolução nº 5.339/2017, entre 18/05/2017 e 25/05/2017, e a vigência da nova tarifa entre 26/05/2017 e 17/05/2018.

4.1 Dispositivos contratuais e normativos

31. O Contrato de Concessão estabelece nas cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão (Ordinária e Extraordinária) e pela aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

32. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 5.6.2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016.



33. Alguns dos principais dispositivos contratuais e normativos estão descritos a seguir.

4.1.1 Reajuste

34. Na sub cláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados, dos quais pode-se destacar os itens xxxviii e xxxix, transcritos a seguir:

“(xxxviii) Tarifa Básica de Pedágio (TBP): equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 0,03391 (três mil, trezentos e noventa e um centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a Categoria 1 de veículos incorporadas as revisões indicadas na sub cláusulas 16.4 e 16.5.

(xxxix) Tarifa de Pedágio (TP): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da sub cláusula 16.3.”

35. Vale transcrever o que dispõe a sub cláusula 16.3 do Contrato de Concessão.

“16.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

16.3.1 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 sub cláusula 16.1.7.

16.3.2 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.



16.3.3 Do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será reduzido o Fator X, estabelecido de acordo com os percentuais da tabela abaixo:

Período da Concessão	Fator X (%)
Até o 5º ano do Prazo da Concessão	0,00
Do 6º ao 10º ano do Prazo da Concessão	0,25
Do 11º ao 15º ano do Prazo da Concessão	0,50
Do 16º ao 20º ano do Prazo da Concessão	0,75
Do 21º ao 25º ano do Prazo da Concessão	1,00

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

(i) Na praça 1:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 61,9 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(ii) Na praça 2:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 83,0 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(iii) Na praça 3

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 77,8 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(iv) Na praça 4

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 75,2 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(v) Na praça 5:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 77,3 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(i) Na praça 6:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 65,3 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$



(i) Na praça 7

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 35,6 \times \frac{\text{Tarifa Básica de Pedágio}}{\text{de Pedágio}} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

Sendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser aquele resultante das revisões estabelecidas nas subcláusulas 16.4 e 16.5, com a dedução do Desconto de Reequilíbrio para o respectivo ano nos termos da subcláusula 20.6.

16.3.5 O Fator X será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade o setor rodoviário brasileiro e, caso se faça necessário, os valores estabelecidos na tabela da subcláusula 16.3.3 acima serão alterados para o período remanescente da Concessão, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão.

16.3.6 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.



16.3.7 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente.

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

16.3.9 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.

16.3.10 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.

4.1.2 Revisão Extraordinária

36. A seguir são transcritas as cláusulas 16.5 e 16.6 do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária.

“16.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio, decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.1, quando cabíveis.



16.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e o Desconto de Reequilíbrio

16.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e do Desconto de Reequilíbrio será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

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

4.1.3 Reequilíbrio Econômico-Financeiro

37. A cláusula 20.1, transcrita a seguir, descreve o cabimento da recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato.

"20.1 Cabimento da Recomposição

20.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

20.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 19.2 acima.

20.1.3 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato, em especial, as subcláusulas 8.1.6, 8.3.2, 16.1.8 e 34.12.1."

38. A cláusula 20.2, estabelece o procedimento para Pleito de Recomposição pela concessionária:



“20.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela concessionária

20.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT”.

39. A cláusula 20.4 estabelece os critérios e princípios para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

“20.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

20.4.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato.

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

(i) na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos, entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;

(ii) na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório, necessárias a atender os Parâmetros de Desempenho, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 20.6;



(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do fluxo de caixa descontado não alavancado apresentado no Plano de Negócios, de modo a manter as condições efetivas da Proposta.”

4.1.4 Riscos do Poder Concedente

40. A cláusula 19.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

“19.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

19.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 19.1.9 acima, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;

19.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão;

19.2.3 descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos



aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente;

19.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

19.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessionária, executada a legislação dos impostos sobre a renda.

19.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos 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;

19.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário;

19.2.8 atraso das obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT, e não realização das obras previstas no PER que estão sob sua responsabilidade;

19.2.9 vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão vinculados à manutenção e operação, transferidos à Concessionária na Data de Assunção;

19.2.10 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na subcláusula 8.1.6, até o



*recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;
e*

*19.2.11 alterações no PER, por iniciativa do Poder
Concedente, por inclusão e modificação de obras e
serviços.”*

4.1.5 Resolução nº 675/2004

41. Ressalta-se ainda a Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 2ºA trata dos eventos considerados nas revisões extraordinárias.

“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)”

4.2 4ª Revisão Extraordinária

42. Considerando a TBP quilométrica atualmente em vigor de R\$ 0,03990, aprovada na 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária– cf. Resolução nº 5.339, de 10 de maio de 2017, passa-se à 4ª Revisão Extraordinária da TBP.

4.2.1 Análise

43. A Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) propôs a revisão do cronograma financeiro da Concessão, tendo em vista a determinação cautelar do Tribunal de Contas da União, propondo a



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

exclusões de investimentos que tinham sido aprovados na 3ª Revisão Extraordinária e a inclusão de investimentos, nos moldes determinados pelo TCU.

44. A proposta da GEINV foi apresentada por meio do Memorando nº 493/2017/GEINV/SUINF, de 24/05/2017 (fl. 02 – 07 do p. p.).

45. Na 4ª Revisão Extraordinária foram contempladas as alterações do PER de eventos lançados no Fluxo de Caixa Marginal (FCM2). O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resultou nos impactos percentuais descritos no Quadro 6.

Quadro 6: Modificações no PER da ECO 101 Concessionária de Rodovias

	Itens revisados	TBP	Impacto	Variação	Fluxo	Revisão
	Revisão Extraordinária					
	Fluxo de Caixa Marginal 2					
3.1.1	Exclusão de valores da 3ª Revisão Extraordinária. (Lei dos caminhoneiros – aumento do custo de manutenção do pavimento).	0,03809	- 0,00181	- 4,548%	FCM2	RE
3.1.1	Inclusão de valores conforme determinação cautelar do TCU. (Lei dos caminhoneiros – aumento do custo de manutenção do pavimento).	0,038831	0,00023	0,572%	FCM2	RE

46. Os efeitos da 4ª Revisão Extraordinária alteram a TBP aprovada na 3ª Revisão Extraordinária de R\$ 0,03990 para R\$ 0,03831, representando um decréscimo percentual de 3,98% (três inteiros e noventa e oito centésimos por cento), conforme mostrado no Quadro 6, acima.

4.2.2 Atualização da TBP

47. Considerando o IRT definitivo, de 1,67142, aprovado por meio da Resolução nº 5.339, de 10 de maio de 2017, e a TBP resultante da 4ª Revisão Extraordinária, de R\$ 0,03831, obtém-se o valor da Tarifa de Pedágio Quilométrica (TBP/km) reajustada como sendo de R\$ 0,06404, representando uma variação negativa de 3,98% (três inteiros e noventa e oito centésimos por cento), em relação à tarifa aprovada anteriormente, antes da aplicação do critério de arredondamento.

94

48. Considerando as cláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se no Quadro 7 as Tarifas de Pedágio para a categoria 1 em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento. Também é apresentada a variação em relação à tarifa praticada desde 18/05/2017, aprovada por meio da Resolução nº 5.339, de 10 de maio de 2017.

Quadro 7: Tarifas por praça após atualização e aproximação

Praças	TBP-PI	IRT	Tarifa após Reajuste	TCP	Tarifa por praça	Tarifa arredondada	Tarifa arredondada anterior (vigente)	Variação em relação a tarifa anterior
P1	0,03831	1,67142	0,06404	61,90	3,96398	4,00	4,10	-2,44%
P2				83,00	5,31519	5,30	5,50	-3,64%
P3				77,80	4,98219	5,00	5,20	-3,85%
P4				75,20	4,81569	4,80	5,00	-4,00%
P5				77,30	4,95017	5,00	5,20	-3,85%
P6				65,30	4,18171	4,20	4,40	-4,55%
P7				35,60	2,27977	2,30	2,40	-4,17%
Percentual Médio								-3,78%

5. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

49. Tendo em vista se tratar de determinação cautelar, não é necessário verificar a situação da concessionária. Entretanto, anexamos ao p. p. o Atestado de Regularidade Fiscal, com validade até 31/05/2017, e o Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro, no qual é demonstrado que a Concessionária encontra-se regular com as suas obrigações Econômico-Financeiras e apresenta status de regular em todos os tópicos abordados, tais como Receitas Extraordinárias, Verba de Fiscalização, Balancetes Mensais/Trimestrais, Informações financeiras anuais, regularidade fiscal, seguros e garantia de execução contratual, etc.



6. TABELA DE TARIFAS

50. Considerando as Tarifas de Pedágio, após a aplicação do critério de arredondamento, seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada no Início da Cobrança de Pedágio, nas 7 praças de pedágio.

Praça de pedágio 1 em Pedro Canário/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	4,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	8,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,00
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	12,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	8,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	16,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	20,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	24,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,00

Praça de pedágio 2 em São Mateus/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	5,30
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	10,60

19

3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,95
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	15,90
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	10,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	21,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	26,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	31,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,65

Praça de pedágio 3 em Aracruz/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	5,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	10,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	15,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	10,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	20,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	25,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	30,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,50

1 9

Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

Praça de pedágio 4 em Serra/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	4,80
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	9,60
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,20
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	14,40
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	9,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	19,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	24,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	28,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,40

Praça de pedágio 5 em Guarapari/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	5,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	10,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	15,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	10,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	20,00



Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	25,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	30,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,50

Praça de pedágio 6 em Itapemirim/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	4,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	8,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,30
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	12,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	8,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	16,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	21,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	25,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,10



Praça de pedágio 7 em Mimoso do Sul/ES

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	2,30
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	4,60
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	3,45
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	6,90
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	4,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	9,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	11,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	13,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,15

7. CONCLUSÃO

51. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovia S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em razão do cumprimento da determinação cautelar do Tribunal de Contas da União- TCU, encaminhada à ANTT por meio do Ofício nº 0204/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação, de 19/05/2017.

52. A 4ª Revisão Extraordinária altera a TBP/km resultante da 3ª Revisão Extraordinária de R\$ 0,03990 para R\$ 0,03831, representando um decréscimo de 3,98% (três inteiros e noventa e oito centésimos por cento).

53. Considerando o Trecho de Cobertura de Pedágio (TCP) de cada praça de pedágio, tem-se as seguintes tarifas de pedágio para a categoria de



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

veículo 1, nas praças de pedágio P1 a P7, antes e após a aplicação do critério de arredondamento tarifário. Em média, a variação da nova tarifa arredondada em relação à tarifa vigente é de -3,78%.

Quadro 7: Tarifa de Pedágio, categoria 1, por praça

Praças de Pedágio	TCP (km)	Tarifa antes do arredondamento (R\$)	Tarifa após o arredondamento (R\$)	Variação em relação à Tarifa de Pedágio vigente
P1	61,9	3,96398	4,00	-2,44%
P2	83	5,31519	5,30	-3,64%
P3	77,8	4,98219	5,00	-3,85%
P4	75,2	4,81569	4,80	-4,00%
P5	77,3	4,95017	5,00	-3,85%
P6	65,3	4,18171	4,20	-4,55%
P7	35,6	2,27977	2,30	-4,17%

54. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da Diretoria da ANTT os procedimentos adotados na presente análise para a 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovia S.A.

55. É importante ressaltar que visando o cumprimento da determinação cautelar do TCU, propõe-se que esta Resolução entre em vigor às zero hora do dia 26/05/2017.