



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2256/2019/GEREF/SUINF/DIR

Interessado: ECO101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A

Referência: Processo nº 50501.320243/2018-26

Assunto: 6ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária, e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A.

1. **OBJETO**

1. Trata-se de retificação da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR (DOC.SEI 0659503), de 04/07/2019, que apresentou análise econômico-financeira acerca da 6ª Revisão Ordinária, da 7ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão firmado com a ECO101 Concessionária de Rodovias S/A, em atendimento ao Despacho DDB SEI nº 0804535, de 18 de julho de 2019.

2. O referido Despacho restituiu o presente processo à SUINF para que se manifeste a respeito das recomendações da Procuradoria, em seu Parecer nº 960/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 9 de julho de 2018, e do Despacho nº 10737/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 12 de julho de 2019 (SEI nº 0766010), bem como para proceder as adequações para cumprimento da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

2. **JUSTIFICATIVA**

3. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme Resolução ANTT nº 5.810/2018.

3. **ANÁLISE**

4. Em 17 de julho de 2019, foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) a Resolução nº 5.850/2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. Quanto à incidência do Desconto de Reequilíbrio, ela estabelece o que segue:

"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."

5. O Despacho nº 10737/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, citado no Despacho DDB SEI nº 0804535, discorre acerca da impossibilidade de efeito retroativo da nova interpretação de incidência de desconto de reequilíbrio apenas na tarifa referente ao Fluxo de Caixa Original (FCO), e sugere aguardar a publicação da resolução que tratará do assunto, conforme transcrito abaixo,:

"4. Também naqueles autos, esta Procuradoria foi chamada a se manifestar sobre o efeitos da adoção da nova interpretação, oportunidade em que lavrou-se PARECER n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU para esclarecer que não seria possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999, motivo pelo qual a Agência haveria 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, haverão de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.

5. De igual forma, o DESPACHO n. 10532/2019/PF-ANTT/PGF/AGU que o aprovou deixou claro que a novel resolução aplicar-se-á às revisões que se seguirem, ainda que a apuração do descumprimento envolva, de regra, nos termos da Resolução nº 675/2004, descumprimentos relativos ao exercício imediatamente anterior (descumprimentos anteriores a esse último exercício não estariam abarcados pela revisão).

6. Sendo assim, sugiro que se aguarde a publicação da resolução - que de fato legitimará a interpretação acolhida pela Diretoria Colegiada - para então ser possível definir-se enfim por um dos dois cenários propostos."

6. O referido Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, segue transcrito parcialmente abaixo:

"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 inconteste 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 o 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."

7. Pelo exposto, resta claro que na presente revisão o cálculo tarifário será ajustado, considerando a aplicação do Desconto de Reequilíbrio - DR apenas sobre a TBP do FCO. Entretanto, a nova interpretação não caberá ser aplicada retroativamente, conforme exposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, que trata da análise da Resolução ANTT nº 5.850/2019, transcrito parcialmente 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, haverão de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.”

8. Desse modo, cabe retificar o item **5.2.8 - Correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio**, da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR (0659503), e o cálculo tarifário final, na presente revisão, deve considerar a incidência do Desconto de Reequilíbrio apenas sobre a TBP do FCO.

9. Assim, com o objetivo de adequação da 6ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária, e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A à Resolução nº 5.850/2019, tem-se os impactos relacionados a seguir.

3.1. Correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio

10. A correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio nas revisões da ECO101 foi abordada no item 5.2.8 da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR, transcrito parcialmente a seguir.:

"85. A metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto de Reequilíbrio tratada no Anexo 5 do Contrato de Concessão prevê que os mesmos incidam no ano subsequente à sua apuração, conforme Seção II do Anexo 5, transcrita a seguir:

“Seção II – Cálculo do Desconto de Reequilíbrio

*Pelo cumprimento de todos os indicadores especificados na **Tabela I**, não haverá aplicação do **Desconto de Reequilíbrio**.*

*Para cada ano do **Prazo da Concessão**, o **Desconto de Reequilíbrio** será calculado pelo somatório dos percentuais relativos aos indicadores não cumpridos da **Tabela I** em cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário**, observado que os percentuais relativos aos indicadores 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. Dessa forma, o impacto na **Tarifa Básica de Pedágio** ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação de desempenho.”*

86. A subcláusula 20.6.5 do Contrato, apresentada a seguir, também dispõe sobre a incidência do Desconto Reequilíbrio de cada ano concessão, informando que deve ser aplicado na revisão subsequente ao encerramento do mesmo:

*“20.65 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio** resultante das revisões indicadas nas subcláusulas 16.4 e 16.5 sofrerá a dedução do **Desconto de Reequilíbrio** referente ao desempenho apurado no ano anterior, calculado na forma do **Anexo 5**, de acordo com a fórmula:*

Tarifa Básica de Pedágio x (1 – Desconto de Reequilíbrio)”

87. Até a revisão do ano de 2018, a ANTT tinha o entendimento de que, logo após a sua apuração, o Desconto de Reequilíbrio deveria ser aplicado na revisão ordinária subsequente, gerando um atraso na sua aplicação. Entretanto, após ampla discussão no âmbito da SUINF e com Órgãos de Controle, entendeu-se que o Desconto de Reequilíbrio deve incidir na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão.

88. 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. Na proposta de encaminhamento do referido Relatório, constam os seguintes itens, dentre outros, que abordam o Desconto de Reequilíbrio como Fator D:

“a.1) descumprimento da cláusula 22.6.4.ii dos contratos de concessão da 3ª Etapa do Procofe, 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.1.2) possibilidade de incidência da tarifa na revisão ordinária imediatamente subsequente de percentuais provisórios de Fator D, ainda que passíveis de correção em revisão posterior, tendo-se por base:

(...)”

89. O Quadro a seguir mostra os percentuais de Desconto de Reequilíbrio aplicados nas revisões da Tarifa Básica de Pedágio até então, bem como os percentuais que deveriam ter sido aplicados, com base neste novo entendimento, e o anos em que foram constatados os descumprimentos das metas:

Quadro 16: Correções dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio da ECO101

Revisão	Desconto de Reequilíbrio aplicado	Desconto de Reequilíbrio que deveria ter sido aplicado ¹	Ano de descumprimento da Meta
1ª RO	-	-	-
2ª RO e 1ª RE	-	0,00000%	2º ano concessão
3ª RO e 2ª RE	0,0000%	0,00000%	3º ano concessão
4ª RO e 3ª RE	0,0000%	0,59460%	4º ano concessão
5ª RO e 6ª RE	0,4300%	11,09710%	5º ano concessão

¹ Considerou as informações apresentadas no Memorando nº 116/2019/GEFIR/SUINF, de 19/02/2019, que apresentou o percentual de Desconto de Reequilíbrio para o 5º ano concessão, de 11,0971%, e do 4º ano corrigido, de 0,59460%.

90. Diante do exposto, foi apurada a diferença de receita de pedágio auferida e a receita devida, a partir dos valores de tarifa não arredondadas, Descontos de Reequilíbrio aplicados e o tráfego equivalente.

91. O tráfego equivalente, por sua vez, refere-se aos dados reais até o 5º ano concessão, e tráfego equivalente projetado (projeção utilizada no cálculo do Fluxo de Caixa Marginal – FCM) para os períodos seguintes. Na próxima revisão, quando estiverem disponíveis os dados reais de tráfego equivalente do 6º ano concessão, deverá ser feito cálculo compensatório referente à projeção dos dados de tráfego e seus valores reais.

92. Ressaltamos, ainda, que foi considerado no cálculo que o Desconto de Reequilíbrio aplicado na 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária foi aplicado na TBP final, composta pela tarifa referente ao FCO e FCM."

11. Considerando o Despacho nº 10737/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, os eventos passados não possuem efeito retroativo quanto ao que foi estabelecido pela Resolução nº 5.850/2019. Assim, a correção dos períodos passados de aplicação do Desconto de Reequilíbrio nas revisões da ECO101 deve considerar a interpretação vigente na época de sua ocorrência, ou seja, sua incidência se dá na tarifa composta pelo FCO e FCM.

12. Desse modo, a diferença de receita de pedágio auferida e devida foi obtida a partir da multiplicação do tráfego real, de cada ano concessão, pelas tarifas não arredondadas, considerando na tarifa praticada a incidência dos Descontos de Reequilíbrio aplicados e na tarifa devida a

incidência dos Descontos de Reequilíbrios que deveriam ter sido aplicados, tarifas estas do FCO, do FCM1, do FCM2 e do FCM3.

13. As diferenças de receita calculadas, devido à correção dos percentuais dos Descontos de Reequilíbrio aplicados (conforme Quadro 16 da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR apresentado), estão mostradas no quadro a seguir:

Quadro 1: Diferença de Receita devido à correção dos percentuais dos Descontos de Reequilíbrio aplicados

Ano concessão	FCO (R\$ a PI)	FCM1 (R\$ a PI)	FCM2 (R\$ a PI)	FCM3 (R\$ a PI)
Ano 5	-681.795,19	-4.400,69	-36.146,44	-
Ano 6	-11.737.621,18	- 178.323,06	- 12.214,47	- 18.090,08
Ano 7	- 282.378,96	-4.293,19	- 275,40	-435,76
Total a ser revertido	R\$ 12.995.974,40			

14. Desse modo, os valores das diferenças de receita foram lançados nos respectivos Fluxos de Caixa, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP mostrados no quadro a seguir:

Quadro 2: Impactos – Correção do Desconto de Reequilíbrio

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3
Variação percentual	-0,76286%	-0,01222%	-0,00380%	0,00005%

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

15. Aproveitando o retorno a esta Gerência do processo de revisão, informamos que cabe correção dos impactos apresentados no item **5.2.4 - Ajuste do percentual de Eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)** da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR.

16. O reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), vem sendo feito desde a 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária.

17. Por meio da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR (DOC.SEI 0659503), buscou-se ajustar o reequilíbrio que vinha sendo feito de eixos suspensos. Entretanto, observou-se que a utilização de quantitativos de eixos suspensos, ao invés de percentuais, interfere na matriz de tráfego original do contrato, que, por sua vez, constitui risco da concessionária. Assim, voltou-se ao entendimento anterior, considerando apenas os percentuais de eixos suspensos para o cálculo das perdas provenientes dos eixos suspensos, conforme quadro abaixo:

Quadro 3: Percentual de eixos suspensos - ano 5

Praça de Pedágio	Percentual projetado	Percentual realizado
P1	8,04%	8,80%
P2	8,70%	7,92%
P3	8,37%	9,51%
P4	6,00%	6,47%
P5	8,00%	7,89%
P6	7,42%	8,73%
P7	7,61%	7,45%

18. Desse modo, o quadro a seguir apresenta o impacto percentual decorrente do ajuste de perda de receita devido aos eixos suspensos para o ano 5, não cabendo correção dos reequilíbrios feitos para anos anteriores:

Quadro 3: Impacto - eixos suspensos

Fluxo de Caixa	Impacto
----------------	---------

FCO | 0,37214%

4. EFEITO FINAL DAS REVISÕES E REAJUSTE

19. Importante ressaltar que os demais itens apresentados na Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR (DOC.SEI 0659503), de 04/07/2019, permanecem sem alteração.

20. A TBP vigente, aprovada na 5ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste (Deliberação nº 342, de 27 de junho de 2018) é de R\$ 0,03590.

21. A 6ª Revisão Ordinária altera a tarifa vigente, de R\$ 0,03590 para R\$ 0,03301, representando um decréscimo percentual de -8,06%.

22. A 7ª Revisão Extraordinária, que altera a tarifa resultante da 6ª Revisão Ordinária de R\$ 0,03301 para R\$ 0,03357, representando um acréscimo de 1,55%.

23. O efeito conjunto da 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária altera a TBP aprovada na revisão anterior de R\$ 0,03590 para R\$ 0,03357, representando um decréscimo percentual de -6,51%.

24. O percentual parcial de Desconto de Reequilíbrio para o 6º ano concessão é de 0,2624% (referente às obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego), de acordo com o Despacho SEI nº 0483419, de 06/06/2019, a ser aplicado apenas sobre a TBP do FCO, conforme Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

25. Considerando o Fator X de 0,25% a ser deduzido do reajuste da TBP e o IRT definitivo de 1,79475, o reajuste total a ser aplicado na tarifa é de 1,79027, com período de vigência de 18 de maio de 2019 a 17 de maio de 2020.

26. De acordo com as subcláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se nos quadros abaixo as Tarifas de Pedágio para a categoria 1 em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, e a variação em relação a tarifa praticada no ano anterior, tendo os seguintes valores de TCP (Trecho de cobertura de cada praça de pedágio): P1 = 61,9, P2 = 83,0, P3 = 77,8, P4 = 75,2, P5 = 77,3, P6 = 65,3 e P7 = 35,6:

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

Quadro 4: Tarifas por praça após atualização e aproximação

Tarifas		5ª RO e 6ª RE (vigente)		6ª RO e 7ª RE (proposta)		Variação	
Praças	TCP	Tarifa	Arred.	Tarifa	Arred.	Tarifa	Arred.
Praça 1	61,90	3,79792	3,80	3,71036	3,70	-2,31%	-2,63%
Praça 2	83,00	5,09252	5,10	4,97511	5,00	-2,31%	-1,96%
Praça 3	77,80	4,77347	4,80	4,66342	4,70	-2,31%	-2,08%
Praça 4	75,20	4,61395	4,60	4,50757	4,50	-2,31%	-2,17%
Praça 5	77,30	4,74279	4,70	4,63345	4,60	-2,31%	-2,13%
Praça 6	65,30	4,00653	4,00	3,91416	3,90	-2,31%	-2,50%
Praça 7	35,60	2,18426	2,20	2,13390	2,10	-2,31%	-4,55%
Variação Média							-2,57%

27. Considerando as Tarifas de Pedágio, após a aplicação do critério de arredondamento, seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada 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	3,70
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	7,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	5,55

4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	11,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	7,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	14,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	18,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	22,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,85

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	5,00
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

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	4,70
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	9,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,05
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	14,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	9,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	18,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	23,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	28,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,35

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	4,50
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	9,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,75
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	13,50
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	9,00

6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	18,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	22,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	27,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,25

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	4,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	9,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,90
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	13,80
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	9,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	18,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	23,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	27,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,30

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	3,90
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	7,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	5,85
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	11,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	7,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	15,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	19,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	23,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,95

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	2,10
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	4,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	3,15
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	6,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	4,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	8,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com	5	5,0	10,50

	semi-reboque			
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	12,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,05

5. CONCLUSÃO

28. Conforme exposto, a presente análise resultou nos valores apresentados no quadro abaixo:

Quadro 5: Tarifas por praça após atualização e aproximação

Evento	TARIFA VIGENTE (5ª RO e 6ªRE)	6ª RO, 7ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	0,03590	0,03357	-6,51%
Revisão Ordinária	-	0,03301	-8,06% ¹
Revisão Extraordinária	-	0,03357	1,55% ²
IRT	1,71623	1,79475	4,58%
IRT com Fator X	1,71623	1,79027	4,31%
Tarifa reajustada	0,06162	0,06009	-2,48%
Desconto de Reequilíbrio	0,43%	0,2624%	-
Tarifa reajustada com DR	0,06136	0,05994	-2,31%

¹ Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

² Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

29. Em face das retificações propostas, cumpre dizer que a proposta da 6ª Revisão Ordinária, da 7ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A, está de acordo com todos os termos da Resolução nº 5.850/2019 e com as manifestações da PF/ANTT exaradas por meio do Parecer nº 960/2019/PF-ANTT/PGF/AGU e do Despacho nº 10737/2019/PF-ANTT/PGF/AGU.

30. Ainda, cabe citar a decisão liminar da Ação Civil Pública nº 5008731-70.2019.4.02.5001/ES, que proferiu:

"Ante o exposto, DEFIRO o pedido de tutela provisória de urgência, para determinar a suspensão de qualquer reajuste ou revisão (ordinária ou extraordinária) que importe na majoração da Tarifa de Pedágio atualmente em vigor no âmbito do Contrato de Concessão firmado entre as partes, decorrente do Edital de Concessão nº 001/2011, referente à Rodovia Federal BR-101/ES/BA, até a realização de audiência de mediação, que ora designo para o dia 27 de junho de 2019, às 14h, ocasião em que esta tutela provisória de urgência, caso não haja autocomposição, será ratificada integralmente (suspensão total do reajuste) ou parcialmente (suspensão parcial do reajuste)."

31. Cabe salientar que a referida audiência de mediação foi remarcada para o dia 31/07/2019.

32. Assim, submete-se à apreciação da Diretoria da ANTT os procedimentos adotados na presente análise para a 6ª Revisão Ordinária, a 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovia S.A., com vigência inicialmente prevista para 18/05/2019.

(assinado eletronicamente)

JÚLYCE ODÍLIA DE MATOS COSTA

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

(assinado eletronicamente)

ISABELA SOARES MACHADO REICHERT
Coordenador de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

(assinado eletronicamente)
MIRIAN RAMOS QUEBAUD
Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

(assinado eletronicamente)
MARCELO ALCIDES DOS SANTOS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 18 de julho de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **JÚLYCE ODÍLIA DE MATOS COSTA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 25/07/2019, às 16:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 25/07/2019, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Gerente**, em 25/07/2019, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em 25/07/2019, às 17:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0806841** e o código CRC **OCF1460A**.

Referência: Processo nº 50501.320243/2018-26

SEI nº 0806841

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