



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTE TERRESTRES

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



NOTA TÉCNICA Nº **75** /2017/GEROR/SUINF

Brasília, **25** de abril de 2017.

Processo: 50500.222320/2016-21

Assunto: 4ª Revisão Ordinária, 3ª Revisão Extraordinária, aplicação de Desconto de Reequilíbrio e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica trata da 4ª Revisão Ordinária, 3ª Revisão Extraordinária, aplicação do Desconto de Reequilíbrio e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A, com data de vigência prevista para 18/05/2017, em atendimento ao disposto no Contrato de Concessão relativo ao Edital 01/2011.

2 JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 3000, de 28 de janeiro de 2009.

3 HISTÓRICO

3. 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

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

5. 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.

6. 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

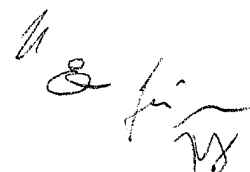
Classificação	Corretora	Proponente	Lance	Deságio
1	CITIGROUP GMB CCTVM S.A.	Consórcio Rodovia da Vitória	R\$ 0,03391	45,63 %
2	FATOR S.A. CV	Consórcio Rodovia Capixaba	R\$ 0,03612	42,08 %
3	PLANNER CV S.A	Triunfo Participações e Investimentos S/A - TPI	R\$ 0,03949	36,68%

Classificação	Corretora	Proponente	Lance	Deságio
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%

7. 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.

8. 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.

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



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

10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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,



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

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.

16. 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

17. 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.

18. 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).

19. 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).

20. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 18 de maio, serão 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 no reajuste subsequente.

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



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTE TERRESTRES

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

Quadro 3: Evolução do IRT

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

3.2 Revisões

22. O quadro a seguir apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objetivo de cada uma das revisões da Concessionária:

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 Programa de Exploração da Rodovia – PER para 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.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária	15/05/2015	18/05/2015	R\$0,03707 (+9,69%)	Revisão do Programa de Exploração da Rodovia – 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.
--	------------	------------	---------------------	---



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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 do Programa de Exploração da Rodovia – PER, inserção de custos administrativos, 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)				

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

23. 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.

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

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

24. 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.

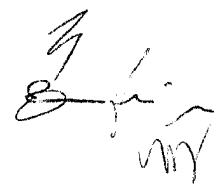
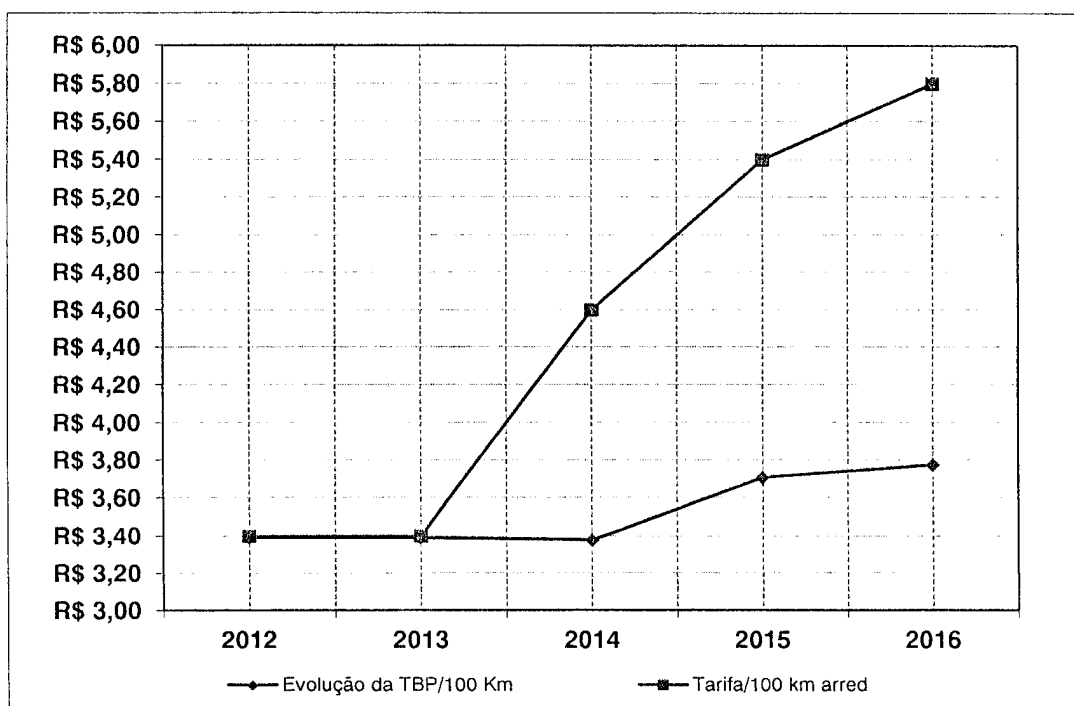


Gráfico 1 - Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Praticada

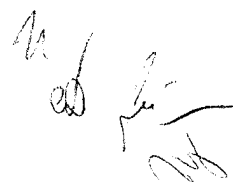


4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS

25. 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.

26. 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.

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



4.1.1 Reajuste

28. 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.”

29. 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:



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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

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



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

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

Handwritten signature and initials

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.

30. Vale também transcrever o que dispõe o item (xx) da subcláusula 1.1.1, do Contrato de Concessão, quanto à definição do IRT.

“(xx) 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 novembro de 2008 e dois meses anteriores à data-base de reajuste Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (onde: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2008, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio).”

4.1.2 Revisão Ordinária e Extraordinária

31. A seguir são transcritas as cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária.

“16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto na regulamentação da ANTT.

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

32. 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.”

33. 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”.

34. 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;

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

(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

35. 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



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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;



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

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 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

36. Vale transcrever o que dispõe as cláusulas 14.1.1, 14.1.2, 14.1.3 e 14.1.4 do Contrato de Concessão, quanto aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico.

“14.1.1 Durante todo o período da Concessão, a Concessionária deverá, anualmente, destinar R\$ 620.290,00 (seiscentos e vinte mil e duzentos e noventa reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.

14.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio.

14.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 14.1.1 quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, serão revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT.

14.1.4 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação do RDT serão de propriedade da ANTT.”

9
19 de 40 *fin*
W

4.1.6 Resolução nº 675 de 04/08/2004

37. 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. 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 5.172, 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;



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

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)

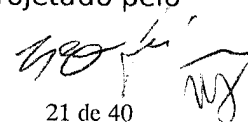
- 5 *Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração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

38. Os parágrafos seguintes apresentam as considerações, os procedimentos e os resultados da análise referente ao objeto da presente Nota Técnica.

39. Pontua-se que os impactos percentuais da TBP apresentados no decorrer desta nota têm como base a TBP aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária pela Resolução nº 5.105, de 25/05/2016, de R\$ 0,03777.

5.1 4ª Revisão Ordinária

40. Para a 4ª Revisão Ordinária foram considerados os seguintes eventos: Correção de Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) e arredondamento tarifário do ano anterior; Receitas Extraordinárias e Custos Associados; Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT); Substituição do tráfego projetado pelo


21 de 40

tráfego real; Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER); atraso do início da cobrança da tarifa reajustada em maio de 2016.

41. Os eventos foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO), assim como nos Fluxos de Caixa Marginal (FCM1 e FCM2). O FCM1 foi criado em 2015 por ocasião da 1ª Revisão Extraordinária, com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 8,01%. Já o FCM2 foi criado em 2016, na 2ª Revisão Extraordinária, com TIR de 9,43%.

5.1.1 Correção de IRT e arredondamento tarifário e atraso no início da cobrança

42. Este evento corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no ano anterior, compensando desta forma as perdas ou ganhos por diferença de IRT, arredondamento da tarifa e do atraso no início da cobrança.

43. De fato, o atraso de 12 dias ocorreu por efeito de atraso na entrada em vigor da Resolução 5.105, de 25 de maio de 2016, que ocorreu em 30/05/2016, quando deveria ser em 18/05/2016 (data prevista no contrato para o reajuste anual).

44. O procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro na presente revisão foi realizado para o ano 3, por meio da substituição dos Fluxos de Caixa FCO, FCM1 e FCM2 da tarifa média ponderada homologada pela tarifa média ponderada praticada em todas as praças de pedágio, sendo compensada a distorção decorrente da aplicação da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2016 e no atraso no início da cobrança, resultando nos impactos percentuais indicados no quadro a seguir:

Quadro 6: Impactos nos fluxos pela correção do IRT e arredondamento no ano 3 – 4ª RO

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2
Variação percentual	0,02417%	0,00001%	0,00003%



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

5.1.2 Receitas extraordinárias e custos associados

45. Os valores das Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 3º ano Concessão, bem como os Custos Associados, foram analisados por meio da Nota Técnica nº 074/2017/GEROR/SUINF, de 20/04/2017.

46. O reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado pela inclusão dos valores no Fluxo de Caixa Original, resultando no decréscimo da TBP de 0,24630%, conforme quadro a seguir.

Quadro 7: Impacto no FCO pela inclusão das Receitas extraordinárias e custos – 3ª RO

Fluxo de Caixa	FCO
Variação percentual	-0,24630%

5.1.3 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

47. Conforme as Notas Técnicas nº 040/2016/GEROR/SUINF, de 03/03/2016, e nº 049/2017/GEROR/SUINF, de 08/03/2017, a Concessionária não utilizou o total da verba de RDT prevista na sub cláusula 14.1.1 do Contrato de Concessão para o 3º ano, período de 10/05/2015 a 09/05/2016.

48. Desse modo, a diferença verificada foi revertida à modicidade tarifária e o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato no Fluxo de Caixa Original, item 11.1, resultando no decréscimo percentual da TBP de 0,0272%.

Quadro 8: Impacto no FCO pela reversão da verba de RDT para a modicidade tarifária - 4ª RO

Fluxo de Caixa	FCO
Variação percentual	-0,0272%

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

49. Na 1ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 18/05/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face

23 de 40

da publicação da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros). O artigo 17 da referida Lei estabelece que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.”

50. Em relação à cobrança por eixos, cabe transcrever o disposto na subcláusula 16.2.3 do Contrato de Concessão:

“....
16.2.6 As Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos e em razão do número de eixos. Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não
....”

51. Foi considerada uma projeção de perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos de 8,23%, conforme análise realizada pela Nota Técnica nº 51/2015/GEROR/SUINF, de 13/05/2015. O procedimento de reequilíbrio consistiu em deduzir esse percentual da receita total de todas as praças de pedágio para cada ano, a partir da data de vigência da Lei, 17/04/2015.

52. A Concessionária apresentou as informações relativas aos eixos suspensos observadas no período de vigência da Lei no 3º ano concessão, de 10/05/2015 a 09/05/2016, as quais estão sendo auditadas pela ANTT.

53. A partir dos dados informados pela Concessionária foram obtidos os percentuais de perda de receita por eixos suspensos decorrentes da Lei nas Praças de Pedágio P1 a P7 no referido período, conforme o quadro a seguir:

Quadro 9: Percentual de Eixos Suspensos nas praças P1 a P7 no 3º ano concessão, período de 10/05/2015 a 09/05/2016

Praça	Qtde Eixos Susp.	Receita perdida	Receita esperada	% Perda Receita
P1	299.105	R\$ 1.013.149,40	R\$ 13.323.542,50	7,60%
P2	505.266	R\$ 2.265.066,70	R\$ 26.833.686,25	8,44%
P3	576.778	R\$ 2.413.995,60	R\$ 31.718.145,00	7,61%
P4	563.650	R\$ 2.301.778,90	R\$ 43.367.550,00	5,31%
P5	555.578	R\$ 2.322.748,40	R\$ 37.162.970,95	6,26%
P6	636.028	R\$ 2.217.905,00	R\$ 31.881.061,50	6,96%
P7	452.779	R\$ 857.254,90	R\$ 12.658.233,45	6,77%



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

54. Os percentuais foram aplicados sobre o tráfego real nas praças P1 a P7 para todas as categorias de veículos em cada ano, a partir da vigência da Lei. O procedimento de reequilíbrio efetuado resultou no acréscimo percentual da TBP de 0,06793%, conforme o quadro 9.

55. Sendo assim, o percentual considerado por ocasião da 2ª Revisão Extraordinária (7,03% na P1, 6,83% na P2, 6,82% na P3, 5,19% na P4, 7,77% na P5, 7,71% na P6 e 6,27% na P7), foi ajustado em função dos percentuais de eixos suspensos efetivamente observados nas praças de pedágio da rodovia.

56. Convém salientar que os percentuais de eixos suspensos projetados deverão ser substituídos pelo percentual real a partir do ano 4, nas próximas revisões.

5.1.5 Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real

57. Foram utilizados os dados de tráfego real do 3º ano concessão para substituir o tráfego projetado. No que diz respeito à projeção de tráfego, prevista no Art. 4º da Resolução 3.651, cabe ressaltar que o tráfego projetado deve ser anualmente substituído pelo tráfego real, conforme disposto na Resolução ANTT nº 3.651/2011.

58. Os dados de tráfego foram lançados nos fluxos de caixa marginais, resultando no acréscimo percentual da TBP de 0,16026% para o FCM1 e 0,81933% para o FCM2, conforme quadro 10.

5.1.6 Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

59. A Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) propôs a revisão do cronograma financeiro da Concessão, tendo em vista as inexecuções/ reprogramações, postergações, inclusões e exclusões de obras e serviços no Programa de Exploração da Rodovia (PER). A proposta foi apresentada por meio da Nota Técnica 006/2017/GEINV/SUINF, de 08/02/2017,

25 de 40

complementada pelas Notas Técnicas 016/2017/GEINV/SUINF e 017/2017/GEINV/SUINF, ambas de 22/03/2017. As Notas constam no processo nº 50500.472286/2016-34.

60. Na 4ª Revisão Ordinária foram contempladas as alterações do PER de eventos lançados nos fluxos de caixa. O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resultou nos impactos percentuais descritos no quadro 10.

5.1.7 Efeito da 4ª Revisão Ordinária

61. Os efeitos da 4ª Revisão Ordinária nos Fluxos de Caixa Original e Marginal (FCO, FCM1 e FCM2) alteram a TBP aprovada na 2ª Revisão Extraordinária de R\$ 0,03777 para R\$ 0,03789, representando um aumento de 0,32% (trinta e dois centésimos por cento), conforme Quadro 10, abaixo:

Quadro 10: Impactos da 4ª RO

Revisões Ordinárias						
Fluxo de Caixa Original						
-	Ajuste eixo Suspensão	0,03779	0,00003	0,06793%	FCO	RO
-	Arredondamento	0,03780	0,00001	0,02417%	FCO	RO
4.1.1.1.1	16 Passarelas até o 5º ano	0,03778	-0,00002	-0,04702%	FCO	RO
8.7.7.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,03778	0,00000	-0,00075%	FCO	RO
8.7.7.2	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,03778	0,00000	-0,00096%	FCO	RO
8.7.8.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,03778	0,00000	-0,00801%	FCO	RO
8.7.8.2	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,03778	0,00000	-0,01033%	FCO	RO
8.11.1.1	Implantação de Postos de Pesagem Fixa	0,03778	0,00000	-0,00352%	FCO	RO
8.11.1.2	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,03777	0,00000	-0,00551%	FCO	RO
8.11.1.3	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,03777	0,00000	-0,00371%	FCO	RO
	Implantação das Edificações dos Postos de Fiscalização da ANTT	0,03777	0,00000	-0,00616%	FCO	RO
8.4.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,03776	-0,00001	-0,02302%	FCO	RO
8.4.3	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,03776	0,00000	-0,01145%	FCO	RO
4.1.2.3.3	21 Rotatórias até o 5º ano	0,03779	0,00003	0,09181%	FCO	RO
4.1.2.3.4	3 Rotatórias até o 20º ano	0,03779	0,00000	0,00000%	FCO	RO
4.1.2.3.5	16 Interconexões Diamante até o 5º ano	0,03849	0,00069	1,83851%	FCO	RO
4.1.2.3.6	1 Interconexão Diamante até o 20º ano	0,03849	0,00000	0,00000%	FCO	RO
4.1.2.3.7	14 Interconexões Trombeta até o 5º ano	0,03772	-0,00076	-2,01714%	FCO	RO
4.1.2.3.8	1 Interconexão Trombeta até o 20º ano	0,03772	0,00000	0,00000%	FCO	RO
11.1	Recursos de Desenvolvimento Tecnológico	0,03771	-0,00001	-0,02720%	FCO	RO
4.1.1.2.1	27 km de vias laterais até o 10º ano	0,03768	-0,00003	-0,07871%	FCO	RO
8.4.4	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,03768	0,00000	-0,00916%	FCO	RO
8.7.7.3	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,03768	0,00000	-0,00052%	FCO	RO



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

8.7.8.3	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,03768	0,00000	-0,00741%	FCO	RO
8.11.1.4	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,03767	0,00000	-0,01014%	FCO	RO
-	Correção do item 5.8	0,03768	0,00001	0,02861%	FCO	RO
-	Receitas Alternativas	0,03759	-0,00009	-0,24630%	FCO	RO
Fluxo de Caixa Marginal 1						
-	Tráfego Real	0,03765	0,00006	0,16026%	FCM1	RO
-	Arredondamento	0,03765	0,00000	0,00001%	FCM1	RO
8.7.9	Operação da Rodovia: Operação de Equipamentos de Sinalização Semafórica	0,03765	0,00000	0,00243%	FCM1	RO
1.1	PAVIMENTO	0,03765	0,00000	-0,00368%	FCM1	RO
1.2	ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA	0,03765	-0,00001	-0,01475%	FCM1	RO
1.3	OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS	0,03764	0,00000	-0,00211%	FCM1	RO
1.4	SISTEMA DE DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES	0,03764	0,00000	-0,00483%	FCM1	RO
1.5	TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO	0,03764	0,00000	-0,00564%	FCM1	RO
1.6	CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO	0,03764	0,00000	-0,00651%	FCM1	RO
2.1	PAVIMENTO	0,03759	-0,00005	-0,11960%	FCM1	RO
2.2	ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA	0,03758	-0,00001	-0,02590%	FCM1	RO
2.3	OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS	0,03758	0,00000	-0,00447%	FCM1	RO
2.4	SISTEMA DE DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES	0,03758	0,00000	-0,00052%	FCM1	RO
2.5	TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO	0,03758	0,00000	-0,00993%	FCM1	RO
2.6	CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO	0,03758	0,00000	-0,00171%	FCM1	RO
2.7	SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	0,03758	0,00000	-0,00114%	FCM1	RO
Fluxo de Caixa Marginal 2						
-	Tráfego Real	0,03789	0,00031	0,81933%	FCM2	RO
-	Arredondamento	0,03789	0,00000	0,00003%	FCM2	RO

5.2 Impactos tarifários da 3ª Revisão Extraordinária

62. Para a 3ª Revisão Extraordinária foram considerados as reprogramações, inclusões e exclusões no PER; ajuste no percentual de Eixos Suspensos considerado no ano anterior para atendimento à Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), com base nos dados efetivamente observados; IOF sobre financiamento do BNDES; e cancelamento do desconto de reequilíbrio aplicado na tarifa vigente até 17/05/2017.

63. Os lançamentos foram realizados no Fluxo de Caixa Original (FCO) e no Fluxo de Caixa Marginal (FCM2). Não houve lançamentos referentes ao FCM1.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

5.2.1 Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

64. A GEINV propôs a revisão do cronograma financeiro da Concessão, tendo em vista as inexecuções/ reprogramações, postergações, inclusões e exclusões de obras e serviços no PER. A proposta foi apresentada por meio da Nota Técnica 006/2017/GEINV/SUINF, de 08/02/2017, complementada pelas Notas Técnicas 016/2017/GEINV/SUINF e 017/2017/GEINV/SUINF, ambas de 22/03/2017. As Notas constam no processo nº 50500.472286/2016-34.

65. Na 3ª Revisão Extraordinária foram contempladas as alterações do PER informados pela GEINV de eventos lançados nos fluxos. O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações nos referidos fluxos resultou nos impactos percentuais descritos no quadro 12.

5.2.2 IOF sobre financiamento do BNDES

66. A Concessionária solicitou, por meio da Carta CE-DS-2629/2016, protocolada em 29/12/2016, o reequilíbrio econômico financeiro referente ao IOF cobrado nas operações junto ao BNDES.

67. Quanto da assinatura do Contrato de Concessão, estava em vigência o Decreto nº 6.306/2007, que estabelecia alíquota “zero” para operações de crédito efetuadas pelo BNDES. Entretanto, em 31 de agosto de 2015 foi publicado o Decreto nº 8.511, passando a haver incidência de IOF nessas operações.

68. O Parecer n. 01668/2016/PF-ANTT/PGF/AGU concluiu que tal cobrança caracteriza modificação tributária, tendo a Concessionária direito ao reequilíbrio pleiteado. O montante recolhido de IOF no período do último ano concessão foi de R\$ 3.893.779,95 a preços correntes. A preços iniciais, totalizou R\$ 2.664.770,03, e foi reequilibrado como despesa financeira, tendo um impacto de 0,19459% na TBP, conforme quadro 12.

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

5.2.3 Cancelamento do Desconto de Reequilíbrio aplicado à tarifa vigente

69. A Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR), em seu Memorando nº 110/2017/GEFOR/SUINF, informou que “a aplicação de Desconto de Reequilíbrio de 4,27% à Tarifa Básica de Pedágio no que se refere ao 2º ano de concessão da BR-101/BA/ES foi indevida”, retificando, assim, o Memorando nº 122/2016/GEFOR/SUINF, que encaminhou informações sobre o percentual de Desconto de Reequilíbrio da TBP relativo ao 2º ano de concessão.

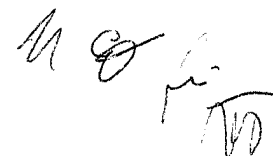
70. Assim, foi calculada a perda de receita da concessionária a partir do tráfego realizado para cada praça de pedágio, conforme Tabela abaixo.

Quadro 9: Perda de receita referente ao Desconto de Reequilíbrio indevido

Praças	TCP	Tráfego concessionária (345 dias)	Tráfego * diferença de tarifas (Perda PC)	Perda PI
P1	61,90	3.744.744	597.455,77	373.792,75
P2	83,00	5.225.539	1.117.897,88	699.402,60
P3	77,80	6.374.281	1.278.214,51	799.703,24
P4	75,20	9.159.809	1.775.403,97	1.110.765,28
P5	77,30	7.939.183	1.581.787,92	989.631,17
P6	65,30	7.705.939	1.296.975,19	811.440,68
P7	35,60	5.708.031	523.756,29	327.683,34
TOTAL		45.857.525,2	8.171.491,53	5.112.419,07

71. Visto que o tráfego real a partir de abril de 2017 ainda não se encontra disponível, foi realizada uma projeção de tráfego para o cálculo da perda de receita. De posse dos dados reais, a próxima revisão deverá realizar os cálculos compensatórios referentes aos dados projetados e realizados.

72. O impacto da perda de receita correspondente ao Desconto de Reequilíbrio foi de 0,31343%, conforme Quadro 12.





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTE TERRESTRES

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

5.2.4 Efeito da 3ª Revisão Extraordinária

73. Os efeitos da 3ª Revisão Extraordinária alteram a TBP aprovada na 4ª Revisão Ordinária de R\$ 0,03789 para R\$ 0,03990, representando um acréscimo percentual de 5,33% (cinco inteiros e trinta e três centésimos por cento), conforme Quadro 12, a seguir:

Quadro 10: Impactos da 3ª RE

Impactos da 3ª RE						
Revisões Extraordinárias						
Fluxo de Caixa Original						
	IOF - financiamento do BNDES	0,03796	0,00007	0,19459%	FCO	RE
	Cancelamento do desconto de reequilíbrio	0,03808	0,00012	0,31343%	FCO	RE
Fluxo de Caixa Marginal 2						
4.5	EVTEA – Contornos Rodoviários Urbanos	0,03808	0,00001	0,01781%	FCM2	RE
	LEI DOS CAMINHONEIROS – AUMENTO DO CUSTO DE					
3.11	MANUTENÇÃO DO PAVIMENTO	0,03990	0,00181	4,80519%	FCM2	RE
	EVTEA – CONTORNOS RODOVIÁRIOS URBANOS – CUSTOS					
14.1	ADMINISTRATIVOS	0,03990	0,00000	0,00088%	FCM2	RE
	MONITORAÇÃO DA RODOVIA - PAVIMENTO – CUSTOS					
14.2	ADMINISTRATIVOS	0,03990	0,00000	0,00105%	FCM2	RE

5.3 Efeito da 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária

74. O efeito da 4ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária altera a TBP aprovada na 2ª Revisão Extraordinária de R\$ 0,03777 para R\$ 0,03990, representando uma variação percentual positiva de 5,65% (cinco inteiros e sessenta e cinco por cento).

5.4 Desconto de Reequilíbrio

75. A GEFOR encaminhou o Memorando nº 068/2017/GEFOR/SUINF referente ao Desconto de Reequilíbrio relativo ao 3º ano de concessão da ECO101, e posteriormente o Memorando nº 101/2017/GEFOR/SUINF retificando o primeiro, em que conclui que não cabe aplicação de Desconto de Reequilíbrio referente ao 3º ano de concessão, por não ter havido descumprimento contratual.

5.5 Reajuste

76. A atualização monetária da TBP considerou o Índice de Reajuste Tarifário (IRT), calculado a partir do quociente entre o número índice do IPCA de março/2017 (4.821,69) e o número índice do IPCA de novembro/2008 (2.884,78):

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.821,69}{2.884,78} = 1,671424$$

77. Considerando o IRT de 1,67142, de caráter definitivo, pode-se afirmar que o percentual de reajuste a ser concedido é positivo de 4,57% (quatro inteiros e cinquenta e sete centésimos por cento).

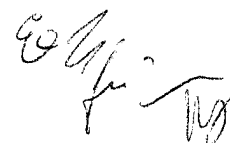
5.6 Apuração do Fator X

78. Conforme cláusula 16.3.3 do contrato, do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será deduzido o Fator X estabelecido de acordo com os percentuais do quadro abaixo:

Quadro 11: Percentuais do Fator X

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

79. Considerando-se que a Concessão encontra-se no 4º ano (10/05/2016 a 09/05/2017), não será aplicado o fator X sobre o Reajuste da Tarifa de Pedágio.



5.6.1 Atualização da TBP

80. A partir do produto entre o IRT definitivo, de 1,67142, e a TBP resultante da 4ª Revisão Ordinária, da 3ª Revisão Extraordinária, de R\$ 0,03990, obtém-se o valor da Tarifa de Pedágio Quilométrica (TBP/km) reajustada como sendo de R\$ 0,06669, representando uma variação 10,48% (dez inteiros e quarenta e oito centésimos por cento), em relação à tarifa anterior, sem o efeito de desconto de reequilíbrio, antes da aplicação do critério de arredondamento.

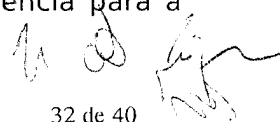
81. Considerando as cláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se no Quadro 14 as Tarifas de Pedágio para a categoria 1 em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento. Também é apresentada a variação em relação a tarifa praticada no ano anterior.

Quadro 12: Tarifas por praça após atualização e aproximação

Praças	TBP-PI	IRT	Tarifa após Reajuste	TCP	Tarifa por praça	Tarifa arredondada	Tarifa arredondada anterior	Variação
P1	0,03990	1,67142	0,06669	61,90	4,12814	4,10	3,60	13,89%
P2				83,00	5,53531	5,50	4,80	14,58%
P3				77,80	5,18852	5,20	4,50	15,56%
P4				75,20	5,01513	5,00	4,30	16,28%
P5				77,30	5,15518	5,20	4,50	15,56%
P6				65,30	4,35489	4,40	3,80	15,79%
P7				35,60	2,37418	2,40	2,10	14,29%
Percentual Médio								15,13%

6 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

82. Em atendimento ao Memorando Circular nº 002/2017/GEROR/SUINF, de 30/01/2017, à fl. 45, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) manifestou-se por meio do Memorando nº 118/2017/GEINV/SUINF, à fl. nº 46, informando que não existe objeção por parte daquela Gerência para a



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

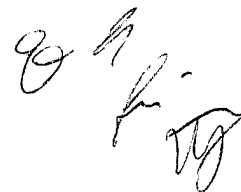
aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 concessionária de Rodovias S.A.

83. Da mesma forma, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se pelo Memorando nº 068/2017/GEFOR/SUINF, às fls. 48 a 125, e Memorando 101/2017/GEFOR/SUINF, às fls. 137 a 139, informando acerca do Desconto de Reequilíbrio e da não existência de óbice ao reajuste.

84. Conforme observado no Atestado de Regularidade Fiscal, com validade até 31/05/2017, e no Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro, elaborados pela Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico Financeiro, 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.

85. Em cumprimento à Portaria MF nº 118, de 17/05/2002, e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, foi encaminhado ao Ministério da Fazenda em 12/04/2017 o Ofício nº 167/2017/SUINF, informando os efeitos da revisão e reajuste da TBP do Contrato de Concessão da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.

86. Além disso, em cumprimento à Portaria ANTT nº 467, de 21/09/2015, que determina que os reajustes e revisões das tarifas dos serviços públicos regulados por esta Agência sejam comunicados ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil com antecedência mínima de 15 dias, em 12/04/2017 foi encaminhado ao Ministério dos Transportes o Ofício nº 168/2017/SUINF, informando os efeitos da revisão e reajuste da TBP do Contrato de Concessão da ECO101.





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

7 TABELA DE TARIFAS

87. 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	4,10
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	8,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,15
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	12,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	8,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	16,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	20,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	24,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,05

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	5,50
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	11,00



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	8,25
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	16,50
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	11,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	22,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	27,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	33,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,75

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	5,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	15,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	10,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	20,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	26,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	31,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,60

49 35 de 40

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	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 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	5,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	15,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	10,40



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



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

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	20,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	26,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	31,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,60

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	4,40
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	8,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,60
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	13,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	8,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	17,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	22,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	26,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,20

Praça de pedágio 7 em Mimoso do Sul/ES

37 de 40



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	2,40
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,0	4,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	1,5	3,60
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	7,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,0	4,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	9,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	12,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	14,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,20

8 CONCLUSÃO

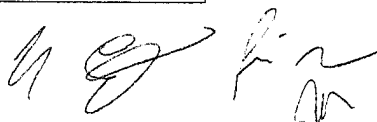
88. Conforme exposto, a presente análise trata da 4ª Revisão Ordinária, da 3ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovia S.A.

89. A 4ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica (TBP/km) calculada na 2ª Revisão Extraordinária de R\$ 0,03777 para R\$ 0,03789, representando um acréscimo de 0,32% (trinta e dois centésimos por cento).

90. A 3ª Revisão Extraordinária altera a TBP/km resultante da 4ª Revisão Ordinária de R\$ 0,03789 para R\$ 0,03990, representando um acréscimo de 5,33% (cinco inteiros e trinta e três centésimos por cento).

91. Não houve Desconto de Reequilíbrio nesta Revisão.
92. O processo de Reajuste indicou o percentual de 4,57% (quatro inteiros e cinquenta e sete centésimos por cento), correspondente à variação do Índice de Preço ao Consumidor Amplo no período.
93. Considerando o Trecho de Cobertura de Pedágio (TCP) de cada praça de pedágio, tem-se as seguintes tarifas de pedágio para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P1 a P7, antes e após a aplicação do critério de arredondamento tarifário.

Praças de Pedágio	TCP (km)	Tarifa antes do arredondamento (R\$)	Tarifa após o arredondamento (R\$)
P1	61,9	4,12814	4,10
P2	83	5,53531	5,50
P3	77,8	5,18852	5,20
P4	75,2	5,01513	5,00
P5	77,3	5,115518	5,20
P6	65,3	4,35489	4,40
P7	35,6	2,37418	2,40

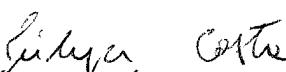




AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

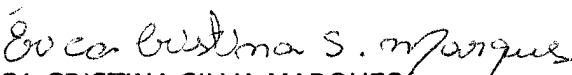
*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

94. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da diretoria da ANTT os procedimentos adotados na presente análise para a 4ª Revisão Ordinária, a 3ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovia S.A., com vigência prevista para 18/05/2017.


JÚLYCE ODÍLIA DE MATOS COSTA

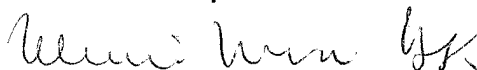
Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

De acordo, em 25/04/2017.


ÉRICA CRISTINA SILVA MARQUES

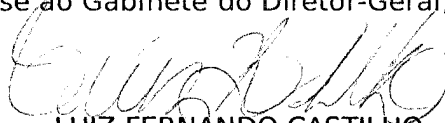
Coordenadora de Regulação dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais

De acordo, encaminhe-se à SUINF, em 25/04/2017.


NELÍCIA MURARI BORGES

Gerente de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias – Substituta

De acordo, encaminha-se ao Gabinete do Diretor-Geral, em 27/04/2017.


LUIZ FERNANDO CASTILHO

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária