



RELATORIA: DSL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 032/2016

OBJETO: RODOVIA DO AÇO S.A. - 7ª REVISÃO ORDINÁRIA. 8ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA. REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO – TBP.

ORIGEM: SUINF

PROCESSO (S): 50500.080052/2015-83, 500500.023877/2015-09, 50505.066121/2015-04, 50515.064079/2015-60.

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER N° 00330/2016/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DSL: PELA APROVAÇÃO.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de Proposta de Resolução da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza e aprova a 7ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Rodovia BR-393/RJ, trecho Divisa MG/RJ – Entroncamento com a BR-116 (Via Dutra), explorada pela concessionária Rodovia do Aço S.A., mediante Contrato de Concessão referente ao Edital nº 007/2007, firmado em 26 de março de 2008.

II – DOS FATOS

A ANTT, por intermédio da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, realizou estudos visando atender as solicitações de revisão e reajuste em conformidade com o disposto nas Resoluções ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 e nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, levando em consideração as alterações de cunho econômico-financeiro e do programa de obras e serviços descritos no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

Por meio da Nota Técnica nº 029/2016/GEROR/SUINF, de 18/02/2016, às fls. 103-116 do processo nº 50500.080052/2015-83, a SUINF apresentou a análise da 8ª Revisão Extraordinária, do Reajuste e do concomitante restabelecimento do equilíbrio tarifário inicial por meio da 7ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio–TBP da Rodovia BR-393/RJ, trecho Divisa MG/RJ – Entr. BR-116 (Via Dutra), concedida à concessionária Rodovia do Aço S.A., consubstanciada nas informações constantes dos seguintes documentos:

- 1) Correspondência da Acciona Concessões – Rodovia do Aço nº DT/9018/2015, de 03/11/2015 (fls. 02-03 do processo nº 50515.064079/2015-60), Concessionária formula proposta de revisão da 7ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio;
- 2) Nota Técnica nº 069/2015/GEINV/SUINF, de 30/12/2015 (fls. 11-52 do processo nº 50500.064079/2015-60), que analisa a proposta para a 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio;
- 3) Nota Técnica nº 005/2016/GEINV/SUINF, de 17/02/2016 (fls. 159-210 do processo nº 50500.064079/2015-60): complementação da Nota Técnica nº 069/2015/GEINV/SUINF;
- 4) Revisão do PER - 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, Volumes I e II (anexos do processo nº 50500.064079/2015-60)0;
- 5) Nota Técnica nº 009/2015/GEINV/SUINF, de 30/01/2015 (fls. 04-31 do processo nº 50500.023877/2015-09): trata do fornecimento e manutenção de veículos para a fiscalização rodoviária pela ANTT;
- 6) Nota Técnica nº 010/2015/GEINV/SUINF, de 03/02/2015 (fls. 34-52v. do processo nº 50500.023877/2015-09): discorre sobre a substituição de “Call Box”;
- 7) Nota Técnica nº 011/2015/GEINV/SUINF, de 03/02/2015 (fls. 79-89 do processo nº 50500.023877/2015-09): dispõe acerca da retirada das balanças móveis do PER;
- 8) Correspondências da Acciona Concessões – Rodovia do Aço nº DT/8350/2015, de 19/03/2015, e nº DT/8357/2015, de 06/04/2015, (fls. 02-

10 e 12-16, respectivamente, do processo nº 50500.080052/2015-83), Concessionária apresenta o volume de tráfego das praças de pedágio da BR-393;

- 9) Parecer Técnico nº 144/2015/GEINV/SUINF, de 22/05/2015 (fls. 20-29 do processo nº 50500.080052/2015-83): trata das inexecuções referentes ao 7º ano de concessão;
- 10) Correspondências da Acciona Concessões – Rodovia do Aço nº GO/9002/2015, de 02/10/2015, e GO/9012/2015, de 03/11/2015 (fls. 30-31 e 32-33, respectivamente, do processo nº 50500.080052/2015-83), tratam do demonstrativo da perda de receita devido a isenção do eixo suspenso;
- 11) Parecer Técnico nº 001/GEROR/SUINF/2016, de 12/01/2016 (fls. 62-69 do processo nº 50500.080052/2015-83): trata da auditoria das isenções concedidas pela Concessionária para veículos de Barra do Piraí/RJ para o período compreendido entre 28/03/2014 e 27/03/2015;
- 12) Nota Técnica nº 143/2015/GEROR/SUINF, de 04/09/2015 (fls. 32-36v. do processo nº 50500.066121/2015-04): trata da inserção de reequilíbrio, na 8ª Revisão Extraordinária, referente à perda de receita decorrente dos desequilíbrios gerados pela isenção de tarifa dos veículos com eixos suspensos (Lei 13.103/2015);
- 13) Correspondências da Acciona Concessões - Rodovia do Aço nº GO/8838/2015, de 15/07/2015, e GO/8996/2015, de 09/09/2015 (fls. 02-19 e 75-76, respectivamente, do processo nº 50500.066121/2015-04): trata da solicitação de reequilíbrio econômico financeiro do contrato em razão da Lei 13.103/2015;
- 14) Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros (fl. 70 do processo nº 50500.080052/2015-83); informa quanto à regularidade das obrigações da Concessionária;
- 15) Relatório Consolidado de Fiscalização (fls. 71-82 do processo nº 50500.080052/2015-83);
- 16) Ofício nº 159/2016/SUINF, de 17/02/2016 (fls. 92-92v. do processo nº 50500.080052/2015-83): informa ao Ministério dos Transportes acerca da alteração da TBP em razão das revisões e reajuste da TBP;
- 17) Ofício nº 160/2016/SUINF, de 17/02/2016 (fls. 93-93v. do processo nº 50500.080052/2015-83): informa ao Ministério da Fazenda (Secretaria de Acompanhamento Econômico – SAE) acerca da alteração da TBP em razão das revisões e reajuste da TBP.

Reajuste

O Contrato de Concessão da Rodovia do Aço S.A., prevê que a Tarifa de Pedágio deverá ser reajustada anualmente de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA e que seu cálculo se dará mediante o produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa – IRT.

De acordo com a subcláusula 6.26 do referido Contrato de Concessão, o valor da TBPI é de R\$ 2,94 (dois reais e noventa e quatro centavos), referenciado a julho de 2007.

A subcláusula 6.31 do Contrato de Concessão citado, estabelece que o Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT é obtido a partir do quociente entre o número índice do IPCA do mês anterior à data de referência na apresentação da proposta de tarifa – junho/2007 ($IPCA_0$) – e o número-índice do IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da tarifa ($IPCA_1$), de acordo com a fórmula abaixo.

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$$

Entretanto, tendo em vista que o número índice do IPCA de janeiro de 2016 será divulgado ao final do primeiro decênio de março, bem como a necessidade de atendimento dos prazos estabelecidos no inciso II, Art. 5º da Resolução nº 675/2004 e no Art. 5º da Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002, do Ministério da Fazenda, a SUINF, mediante a Nota Técnica nº 018/2016/GEROR/SUINF, às fls. 134-151, informou que adotou um número índice do IPCA provisório, sob a égide do Art. 4º da Resolução ANTT 675/2004, que estabelece que:

“Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos índices publicados.”

Dessa maneira, usando o IPCA provisório, de 4.600,96, obteve-se o seguinte número do IRT provisório de 2016:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{4.600,96}{2,669,38} = 1,72361$$

Cabe destacar que a SUINF garantiu, ainda mediante a Nota Técnica nº 029/2016/GEROR/SUINF citada, que as diferenças de receita entre a data de reajuste de 2015 e do ano seguinte, serão apuradas e consideradas na próxima revisão ordinária.

Considerando o valor do IRT obtido, de 1,72361, o processo de reajuste indicou o percentual **positivo de 11,88%** (onze inteiros e oitenta e oito centésimos percentuais), em relação ao valor do IRT de 2015, no valor de 1,54058.

7ª Revisão Ordinária

Em relação à Revisão Ordinária da TBP, observa-se que é feita anualmente com o objetivo de incorporar os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, em conformidade com a subcláusula 6.40 do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 007/2007.

Os eventos descritos no quadro abaixo, inseridos no Fluxo de Caixa Original – FCO e Fluxo de Caixa Marginal – FCM, foram consideradas no processo da 7ª Revisão Ordinária:

<i>Item</i>	<i>Evento</i>	<i>Numeração no PER</i>	<i>Fluxo de Caixa</i>	<i>Variação (%)</i>
01	IRT arredondamento e Atraso no reajuste do ano anterior	-	FCO	+ 0,074%
		-	FCM 1	+ 0,016%
02	Implantação de barreiras de concreto - km 283,0 ao km 286,45	5.1.17.1	FCO	- 0,010%
03	Telefonia de Emergência - Call Boxes	6.6.1.2	FCO	- 0,035%
04	Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	FCO	- 0,105%
05	Verba para Aparelhamento da PRF	11.1	FCO	- 0,002%
06	Erro material - correção de fórmula na aba "Trafego Real Final" do FCM no ano 6	-	FCM 1	- 0,049%
07	Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real	-	FCM 1	+ 0,205%
08	Correções de Traçado (inclusive OAE's) - 2,434 km	5.1.1.3	FCM 1	- 0,006%
09	Execução de Terceiras Faixas - Variante de Jamapará	5.2.2.6	FCM 1	- 0,001%
10	Execução de Terceiras Faixas - Variante de Sapucaia - Inexecução e inclusão de diferença aprovada	5.2.2.7	FCM 1	- 0,001%
11	Execução de Terceiras Faixas - Variante Anta	5.2.2.8	FCM 1	- 0,001%

Assim, considerando o efeito final dos eventos inseridos no FCO e FCM 1 da 7ª Revisão Ordinária, a TPB foi alterada **R\$ 3,27014** (resultante da 6ª Revisão Extraordinária) **para R\$ R\$ 3,27296**, correspondente a uma **variação positiva de 0,09%** (nove centésimos percentuais).



8ª Revisão Extraordinária

Em continuidade, procedeu-se à 8ª Revisão Extraordinária da TBP, na qual foram consideradas os seguintes eventos:

1. Isenção de pedágio para os veículos de Barra do Pirai/RJ;
2. Reprogramações/inclusões/Exclusões do PER;
3. Eixos Suspensos (Lei 13.103/2015).

Os lançamentos da 8ª Revisão Extraordinária foram realizados no Fluxo de Caixa Original – FCO, no Fluxo de Caixa Marginal – FCM1 e Fluxo de Caixa Marginal 2 – FCM2. O Fluxo de Caixa Marginal 2 foi criado nesta revisão, visando incluir os lançamentos dos novos investimentos e custos operacionais propostos.

O quadro abaixo exhibe os eventos da 8ª revisão extraordinária que resultaram impactos eventuais sobre a TBP:

▪ ***Eventos inseridos no FCO***

<i>Item</i>	<i>Numeração do PER</i>	<i>Variação</i>
Isenção de pedágio na P3		+ 0,043%
Administração da Concessionária - Resolução nº 4.727/2015 - Taxa de administração para inclusão e exclusão de obras (6,24%)	14.1	- 0,088%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.1	- 0,007%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.2	- 0,001%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.3	- 0,001%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.4	- 0,004%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.5	- 0,001%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.6	- 0,028%
Exclusão dos custos de conservação da rodovia para o item 2 - Contorno de Volta Redonda	2.8	- 0,002%
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.2.1	- 0,00002%
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.2.2	- 0,004%
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.3	- 0,001%

<i>Item</i>	<i>Numeração do PER</i>	<i>Varição</i>
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.4	- 0,0004%
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.5	- 0,0003%
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.6	- 0,00008%
Exclusão dos custos de manutenção para o item 4 - Contorno de Volta Redonda	4.8	- 0,002%
Reposição e Atualização dos Equip e Sistemas - CFTV	6.3.2.7	- 0,114%
Implantação das Edificações - Balança Móvel	6.5.1.2	- 0,114%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Balança Móvel	6.5.2.2 (A e B)	- 0,044%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - Balança Móvel	6.5.3.2 (A e B)	- 0,028%
Operação - Balança Móvel	6.5.4.1.2	- 0,241%
Conservação - Balança Móvel	6.5.4.2.2	- 0,003%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Call Box	6.6.1.2 (6.6.1.2.C)	- 0,346%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - Call Box	6.6.2.2 (6.6.2.2.F)	- 0,386%
Operação - Call Box	6.6.3.1.2	- 0,015%
Conservação - Call Box	6.6.3.2.2	- 0,031%
Variante de Sapucaia	5.1.2.3	+ 0,643%
Variante de Anta	5.1.2.4	+ 0,349%

▪ **Eventos inseridos no FCM1**

<i>Item</i>	<i>PER</i>	<i>Varição</i>
Correções de Traçado (inclusive OAE's) - 2,434 km	5.1.1.3	+ 0,040%
Execução de Terceiras Faixas - Variante de Jamapará	5.2.2.6	- 0,016%
Execução de Terceiras Faixas - Variante de Sapucaia	5.2.2.7	+ 0,497%
Execução de Terceiras Faixas - Variante Anta	5.2.2.8	- 0,008%
Custos Administrativos - Resolução 3.651	14.3	+ 0,169%

▪ ***Eventos inseridos no FCM2***

<i>Item</i>	<i>PER</i>	<i>Variação</i>
Custos Administrativos - Resolução 3.651	14.3	0,050%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - CFTV	6.3.1.7	0,336%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - CFTV	6.3.2.7	0,405%
Operação - CFTV	6.3.3.1.7	0,046%
Conservação - CFTV	6.3.3.2.7	0,113%
Link de internet nos PFRs e PPVs	6.5.4.1.1	0,051%
Fornecimento de veículos para Fiscalização ANTT	6.9.1	0,014%
Reposição de veículos para Fiscalização ANTT	6.9.2	0,032%
Manutenção/conservação de veículos para Fiscalização ANTT	6.9.3.2	0,020%

Promovido o reequilíbrio, o ajuste referente aos itens citados acima implicam em uma **variação positiva** da TBP **de 1,28%** (um inteiro e vinte e oito centésimos percentuais).

▪ ***Impactos decorrentes da isenção dos Eixos Suspensos – Lei 13.103/2015– FCO, FCMI e FCM2***

<i>Item</i>	<i>Variação</i>			
	<i>FCO</i>	<i>FCMI</i>	<i>FCM2</i>	<i>TOTAL</i>
Lei 13.103/2015 – Eixos Suspensos	+ 4,936%	+ 0,351%	+ 0,053%	+ 5,340%

Dessa maneira, verifica-se que o impacto da tarifa devido à perda de receita decorrente da isenção do pagamento de tarifa por veículos com os eixos suspenso, gerou uma **variação positiva** da TBP **de 5,340%** (cinco inteiros e trinta e quatro centésimos percentuais).

Entretanto, cabe ressaltar que a SUINF afirmou, por meio da Nota Técnica nº 029/2016/GEROR/SUINF, que nos anos subsequentes, os percentuais de perda estimados serão substituídos pelos valores efetivamente mensurados no período de um ano após a vigência da referida Lei e a partir daí anualmente o valor projetado será substituído pelo valor real.

Acrescentou, ainda, que a ANTT realizará auditoria das informações referentes aos eixos suspensos, conforme solicitação do Memorando nº 1.407/2015/SUINF, de 04/09/2015, e do Ofício circular nº 060/2015/SUINF, de 04/09/2015.

Assim, considerando todos os eventos descritos, lançados nos FCO, FCM1 e FCM2, a 8ª Revisão Extraordinária teve como consequência a alteração da TBP **de R\$ 3,27296** (resultante da 7ª Revisão Ordinária) **para R\$ 3,49085**, representando **variação positiva de 6,66%** (seis inteiros e sessenta e seis centésimos percentuais).

Efeitos Pré e Pós Arredondamento

Considerando o IRT definitivo de 1,72361, bem como o efeito conjunto das 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, obtém-se os seguintes valores para a tarifa de pedágio:

- **R\$ 6,01685**, representando uma variação positiva de 19,43% (dezenove inteiros e quarenta e três centésimos percentuais) sobre a tarifa reajustada em fevereiro de 2015 (R\$ 5,03792), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,
- **R\$ 6,00**, representando variação positiva de 20% (vinte inteiros percentuais) sobre a tarifa reajustada em fevereiro de 2015 (R\$ 5,00), após a aplicação do critério de arredondamento.

III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

Os pleitos solicitados à ANTT pela Concessionária estão baseados nas obrigações contratuais do Poder Concedente, definidas no Contrato de Concessão referente ao referente ao Edital nº 007/2007, firmado com a Rodovia do Aço S.A.

Ademais, o art. 29, inciso V, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que *“Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”*, estabelece como encargo do Poder Concedente a homologação dos reajustes e revisão tarifários:

“Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

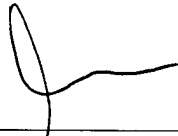
(...)

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;”

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em seu artigo 24, prevê a presente matéria como inserida no âmbito de competências desta ANTT:

“Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)



VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;”

O Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, possui previsão semelhante, fixando o prazo de quinze dias para efetivação da prévia comunicação ao Ministério da Fazenda, nos termos do inciso VIII, do art. 3º:

“Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

(...)

VIII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda, com antecedência mínima de quinze dias;”

A Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002, do Ministério da Fazenda, que determina critérios a serem observados pela ANTT quando do reajuste e revisão das tarifas dos serviços públicos regulados, que prevê, em seu art. 5º, a obrigatoriedade de comunicação prévia àquela Pasta Ministerial:

“Art. 5º A Diretoria da ANTAQ e da ANTT comunicarão ao Ministério da Fazenda, com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias, os reajustes e revisões de tarifa, nos termos do disposto nos arts. 24, VII e 27, VII, da Lei nº 10.233, de 2001, atestando o cumprimento dos critérios estabelecidos nesta Portaria na forma da planilha constante do Anexo I.”

À vista disso, verifica-se às fls. 93-94 do processo nº 50500.080052/2015-83, o Ofício nº 160/2016/SUINF, de 17 de fevereiro de 2016, encaminhado à Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, do Ministério da Fazenda, em cumprimento ao supracitado normativo.

Da mesma forma, a Portaria nº 467, de 21 de setembro de 2015, que dispõe sobre o procedimento de reajustes e revisões tarifárias dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, prevê:

“Art. 1º A ANTT, a exemplo do procedimento adotado em relação ao Ministério da Fazenda, nos termos do art. 24, VII, da Lei no 10.233, de 2001, comunicará ao Ministério dos Transportes, com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias de sua vigência, os reajustes e revisões de tarifa sob sua competência legal.

Art. 2º As providências administrativas quanto à comunicação ao Ministério dos Transportes ficarão a cargo da Superintendência a que o assunto se refira, devendo os autos dos processos serem instruídos com as cópias das notificações ao Ministério da Fazenda e ao Ministério dos Transportes, sendo informados os reajustes e revisões de tarifa bem como a data contratual de sua vigência.”

Diante disso, foi encaminhado o Ofício nº 159/2016/SUINF, de 17 de fevereiro de 2016, para o Ministério dos Transportes, conforme é possível verificar mediante cópia acostada às fls. 92-92v. do processo nº 50500. 080052/2015-83.

Em relação às previsões contratuais, a Lei nº 10.233, de 2001, prevê, como cláusula essencial ao contrato de concessão, critérios para reajuste e revisão das tarifas dos serviços concedidos, a saber:

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

(...)

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;”

Assim, há no Contrato de Concessão cláusulas que asseguram à Concessionária o reajuste e a revisão da tarifa de pedágio, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, tais como as cláusulas 1.11, 6.26-41.

A Procuradoria-Geral Federal junto à ANTT – PF-ANTT, mediante o Parecer nº 00330/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, às fls. 119-124v., apresentou a análise jurídica ao processo ora sob análise, incluindo a abordagem referente à incidência da Lei nº 13.103/2015 e a sua regulamentação. Cabe, entretanto, destacar os seguintes trechos:

“4. Relativamente à verificação da adimplência contratual da Concessionária, se encontram nos autos o Atestado de Regularidade (fls. 70) e o Relatório Consolidado de Fiscalização (fls. 71/82), informando quanto a regularidade das obrigações da Concessionária.

5. Outrossim, consta dos autos o Memorando n. 412/2015/GEFOR/SUINF (fls. 53/54), contendo a relação de Processos Administrativos Simplificados (PAS) instaurados em face da Concessionária, bem assim processos suspensos em virtude da celebração de Termos de Ajuste de Conduta (TAC), declarando a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias a ‘não objeção ao pleito da Concessionária por entender que os fatos acima relatados não são suficientes para entendimento diverso’.

6. A natureza jurídica do PAS é fornecida pela Resolução ANTT n. 442/2004, conferindo-lhe a função de apurar infrações puníveis com advertência ou multa (art.64).

7. Assim, a só instauração dos referidos procedimentos não constitui óbice à recomposição tarifária, visto que para a formação de culpa ou inadimplência é necessário decisão definitiva e irrecorrível da ANTT. Nesse sentido, vale para o âmbito administrativo a mesma garantia Constitucional do inciso LVII do art. 5º,

segundo o qual ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória.

(...)

17. Relativamente à 8ª Revisão Extraordinária ainda deve ser acrescentada o seguinte:

a) Sobre a isenção de pedágio tratada no item 4.1.2.2 da NOTA TÉCNICA Nº 029/2016/GEROR/SUINF:

18. A este respeito declara a SUINF/ANTT que:

'72. Considerando a Ação Ordinária nº 2009.51.19.000508-8, que determina a abstenção da Rodovia do Aço de efetuar a cobrança da tarifa de pedágio na praça P3 dos carros com placas de Barra do Pirai de moradores dos distritos de Dorandia, Vargem Alegre, Califórnia e São José do Turvo, a ANTT encaminhou à Concessionária o Ofício nº 116/2010/SUINF informando os procedimentos para automatizar a isenção de forma a facilitar a passagem desses veículos pela praça e também possibilitar a auditoria por parte da ANTT.

73. Assim, os dados de tráfego relativo à isenção no período de abril/2014 a março/2015 foram encaminhados pela Concessionária por meio da Carta DT/9018/2015. (...)'

*19. Ocorre que, consultando a tramitação processual da referida demanda judicial, verifiquei que, após a decisão liminar concessiva da isenção do pedágio, adveio a sentença mantendo a isenção, bem assim, **em 26 de agosto de 2015**, o Acórdão do Tribunal Regional Federal da 2ª Região **que anulou a sentença**, consoante documentação anexa a este Parecer.*

*20. Posteriormente ao Acórdão do TRF 2ª Região, os autos retornaram para o Juiz Federal, **sem que tenha sido renovada a liminar inicialmente deferida.***

*21 Assim, considerando que nesta 8ª Revisão Extraordinária, o período de isenção esta compreendido entre **abril/2014 à março/2015**, como declarado na Nota Técnica n. 029/2016/GEROR/SUINF, item 73, às fls. 112^l, entendo que o advento do Acórdão do TRF 2ª Região, em 26/08/2015, não acarreta qualquer impacto. Entretanto, para as revisões futuras, sobretudo aquelas promovidas à partir de 26/08/2015, deverá a SUINF/ANTT diligenciar junto à Concessionária sobre o deferimento ou não de nova decisão judicial que ampare a isenção de pedágio em questão.*



b) Sobre a análise jurídica quanto a incidência da Lei n. 13.103/2015 e sua regulamentação.

22. A Lei n. 9.074, de 07 de julho de 1995, prescreve que:

‘Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.’

23. No âmbito contratual, ficou expressamente estabelecido que:

‘6.20 As tarifas de pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em decorrência dos desgastes físicos e impactos na capacidade de tráfego diferenciados que acarretam as Rodovias que compõem os Lotes Rodoviários, que implicam custos diferenciados de engenharia e operação das vias.

(...)

*6.22 Os valores das tarifas das demais Categorias decorrerão da aplicação dos multiplicadores fixados no referido Quadro, a serem calculados sobre o valor da tarifa da Categoria 1 (Tarifa Básica de Pedágio). Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos e os denominados ‘veículos especiais’, que transportam cargas superpesadas e indivisíveis, a Concessionária cobrará tarifa de pedágio equivalente a categoria 8 (oito), acrescida do valor da tarifa dos veículos da categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 6 (seis). **Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.***

(...)

6.24 Terão trânsito livre no Lote Rodoviário e, portanto, isentos do pagamento da tarifa de pedágio, os veículos de uso da ANTT e da Polícia Rodoviária Federal, assim como os veículos oficiais conforme definidos na legislação em vigor.’

24. Como se vê, a concessão foi contratada estabelecendo a cobrança da tarifa de pedágio de acordo com o número de eixos dos veículos, sem qualquer favor ou benefício para os eixos que estivessem eventualmente suspensos. Outrossim, exceto para os veículos oficiais e do Corpo Diplomático, motocicletas e ciclomotores, nenhum outro benefício ou isenção ficou prevista no contrato.

25. Entretanto, por ocasião da Lei n. 13.103/2015 e sua respectiva regulamentação (Decreto n. 8.433, de 16/04/2015), ficou assegurado aos veículos

de transporte de cargas, que circularém vazios, o não pagamento da tarifa de pedágio sobre os eixos que estiverem suspensos, vale dizer, sem contato com a pista de rolamento da rodovia concedida. Eis a redação do respectivo dispositivo legal e regulamentar:

Lei n. 13.103/2015:

‘Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularém vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.’

Decreto n. 8.443/2015:

‘Art. 2º Os veículos de transporte de carga que circularém vazios ficam isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.’

26. Assim, em decorrência de superveniente alteração da legislação, estabelecendo benefício/isenção tarifária não contratada originalmente, ocorreu, sem dúvida, as hipóteses previstas nas Cláusulas 4.9 e 6.37 do Contrato de Concessão, verbis:

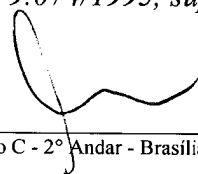
‘4.9 O Poder Concedente assume os riscos decorrentes de seu inadimplemento contratual, alterações unilaterais no Contrato ou de fato do príncipe que provoque impacto econômico-financeiro do contrato de concessão.

(...)

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuarem inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Edital de Concessão na 00612007 CONTRATO DE CONCESSÃO Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;’

*27. Portanto, o Poder Concedente está obrigado a promover a **simultânea** revisão tarifária, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos do art. 35 da Lei n. 9.074/1995, supra transcrito.*



28. Não obstante, considerando as metodologias de cálculo para a 8ª Revisão Extraordinária expostas na Nota Técnica n. 029/2016/GEROR/SUINF (fls. 102/116), informo que são duas as condições para gozar do benefício: 'Os veículos de transporte de carga que **circularem vazios** ficam isentos da cobrança de pedágio **sobre os eixos que mantiverem suspensos.**'

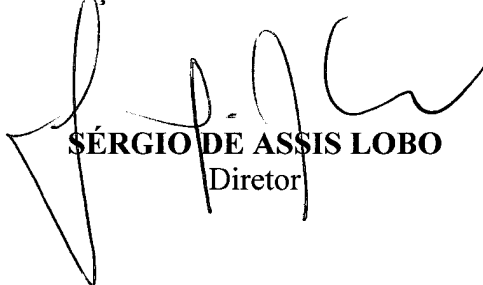
29. Finalizando, e considerando as manifestações técnicas constantes dos autos, que atestam a inexistência de quaisquer óbices ao deferimento do pleito, concluo, abstraindo-me de quaisquer considerações de ordem eminentemente técnica, sobretudo quanto aos cálculos realizados, pela possibilidade jurídica da homologação do reajuste e das revisões promovidas, **sem prejuízo de ser observado pela SUINF/ANTT a orientação contida no item 21 deste Parecer.**"

Assim, considerando as manifestações da PF-ANTT e da área técnica constantes dos autos, esta DSL entende pela edição de Resolução que autorize a 7ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, conforme dispõe o Contrato de Concessão referente ao Edital nº 007/2007, firmado com a Rodovia do Aço S.A.

IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isto posto, e com base nas manifestações das áreas técnica e jurídica, proponho ao colegiado que delibere por aprovar a 7ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Rodovia do Aço S.A.

Brasília-DF, 03 de março de 2016.



SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor

À Secretaria-Geral (*SEGER*), para prosseguimento.

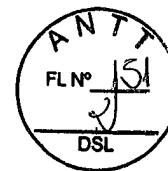
Em, 03 de março de 2016.

Ass: 

Wilma Virginia A. Ribeiro Assunção
Matrícula 1006863
Assessora
Diretoria Sérgio Lobo - DSL



DIRETORIA SÉRGIO DE ASSIS LOBO - DSL



RODOVIA DO ACO S.A.

Resumo da Revisão Tarifária

7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

Tarifa Básica de Pedágio - TBP aprovada na 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária

R\$ 3,27014

Item	Elemento da Revisão	Variação					TBP anterior	TBP alterada	
		FCO	FCM	FCM2	SUBTOTAL	TOTAL			
1	Revisão Ordinária								
	IRT arredondamento e Atraso no reajuste do ano anterior	+ 0,074%	+ 0,016%		+ 0,090%	+ 0,09%	R\$ 3,27014	R\$ 3,27296	
	Implantação de barreiras de concreto - km 283,0 ao km 286,45	- 0,010%			- 0,010%				
	Telefonia de Emergência - Call Boxes	- 0,035%			- 0,035%				
	Verba para Desapropriações e Indenizações	- 0,105%			- 0,105%				
	Verba para Aparelhamento da PRF	- 0,002%			- 0,002%				
	Erro material - correção de fórmula na aba "Trafego Real Final" do FCM no ano 6		- 0,049%		- 0,049%				
	Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real		+ 0,205%		+ 0,205%				
	Correções de Traçado (inclusive OAE's) - 2,434 km		- 0,006%		- 0,006%				
	Execução de Terceiras Faixas - Variante de Jamaparã		- 0,001%		- 0,001%				
	Execução de Terceiras Faixas - Variante de Sapucaia - Inexecução e inclusão de diferença aprovada		- 0,001%		- 0,001%				
	Execução de Terceiras Faixas - Variante Anta		- 0,001%		- 0,001%				
2	Revisão Extraordinária								
	Alterações do PER	+ 1,28%			+ 1,28%	+ 6,66%	R\$ 3,27296	R\$ 3,49085	
	Impactos nos fluxos de caixa pelos efeitos da isenção dos Eixos Suspensos – Lei 13.103/2015– FCO, FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4	+ 4,936%	+ 0,351%	+ 0,053%	+ 5,340%				
3	Reajuste								
	O reajuste incorpora a variação do IPCA. É obtido mediante o produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa – IRT (1,72361). A variação do IRT-2016 obtido (1,72361) e o IRT-2015 provisório (1,54058), é de + 11,88%.					1,72361	R\$ 3,49085	R\$ 6,01685	

Tarifa Básica de Pedágio - TBP

Anterior

R\$ 5,03792

Aprovada (+ 19,43%)

R\$ 6,01685

Tarifa Básica Reajustada - TBR

Anterior

R\$ 5,00

Aprovada (+ 20,00%)

R\$ 6,00

Efeitos das Revisões e Reajustes:	Variação percentual
8ª Revisão Ordinária	+ 0,09%
10ª Revisão Extraordinária	+ 6,66%
- Eixos Suspensos	(+ 5,34%)
Reajuste	+ 11,88%
Total	+ 20,00%