



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR

**Interessado:** CONCEBRA - CONCESSIONARIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A.

**Referência:** Processo nº 50500.015938/2019-80

**Assunto:** CONCEBRA - 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária

1. **OBJETO**

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 4ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A - CONCEBRA, inicialmente prevista para vigor a partir de 28 de junho de 2019, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, à Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, e à Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727, de 26 de maio de 2015, e à Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

2. **JUSTIFICATIVA**

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 5.810, de 03 de maio de 2018

3. Referência 2.

3. **HISTÓRICO**

4. Em 04.12.2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT - realizou, na BM&FBOVESPA, leilão do Edital de Concessão nº 004/2013, referente à concessão para exploração das rodovias BR-060/153/262DF/GO/MG. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1:

**Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 004/2013**

Rodovia	Trecho	Extensão
BR-060/153/262DF/GO/MG	Trecho de 1.176,50 km das rodovias BR 060, BR 153 e BR 262, sendo: 630,20 km da BR 060 e BR-153, desde o entroncamento com a BR 251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 546,30 km da BR 262, do entroncamento com a BR 153 ao entroncamento com a BR 381, no estado de Minas Gerais.	436,6 km

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 maio de 2012, foi de R\$ 0,05940 (cinco mil novecentos e quarenta centésimos de milésimos de real).

6. Para o edital em comento houve a apresentação de 5 (cinco) propostas (vide Quadro 2). Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita, pelo Diretor de Leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

**Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 004/2013:**

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 0,02851	52,00%
2	Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar	R\$ 0,03437	42,13%
3	Consórcio Via Capital	R\$ 0,03493	41,19%
4	Consórcio Rodovias Federais 2013	R\$ 0,03683	37,99%
5	Companhia de Participações em Concessões – CPC	R\$ 0,04668	21,41%

7. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-060/153/262DF/GO/MG foi a Triunfo Participações e Investimentos S.A., com lance de R\$ 0,02851 (dois mil, oitocentos e cinquenta e um centésimos de milésimos de real), para a tarifa quilométrica.

8. Em 11.12.2013, a Comissão de Outorga consignou o resultado do julgamento dos documentos de qualificação apresentados pela proponente primeira colocada, conforme consta na Ata de Julgamento dos Documentos de Qualificação da Proponente Primeira Colocada no Leilão do Edital de Concessão nº 004/2013.

9. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada CONCEBRA - Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., que, em 31.01.2014, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 004/2013.

10. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 0,02851, referenciada a maio de 2012.

11. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data da assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xii) como sendo a data da assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 05.03.2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

12. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 27 de junho de 2015, em todas as praças de pedágio, autorizado pela Resolução nº 4.747/2015, de 11 de junho de 2015.

### 3.1. Reajuste

13. A atualização monetária coincide com o início de cobrança de pedágio que ocorreu no dia 27 de junho de 2015. O primeiro reajuste implicou um aumento de 23,21% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,23213, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de março (IPCAo) de 2012 e o número índice do IPCA de abril de 2015 (IPCAi), definindo, desse modo, a TBP atualizada.

14. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 27 de junho, serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

15. O Quadro a seguir apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária:

**Quadro 3: Evolução do IRT**

ANO	IRT Definitivo	Varição %
2015	1,23213	23,21
2016	1,34644	9,28
2017	1,40141	4,08
2018	1,44013	2,76

### 3.2. Revisões

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

**Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias**

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP/km	Alterações principais (resumo)
Proposta	04/12/2013	-	R\$ 0,02851	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Extraordinária	22/04/2015	27/06/2015	R\$ 0,02917 (2,33%)	Inclusão de retornos operacionais em nível. Processo nº 50500.004412/2015-41. Resolução nº 4.680 de 20/04/15
2ª Revisão Extraordinária	27/06/2015	27/06/2015	R\$ 0,03301 (13,14%)	Início de cobrança de pedágio e perda de receita devido à isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15) Processo nº 50500.113650/2015-46. Resolução nº 4.747 de 11/06/15
1ª Revisão Ordinária 3ª Revisão Extraordinária	27/06/2016	27/06/2016	R\$ 0,03175 (-3,79%)	Arredondamento da tarifa do ano anterior, ISSQN, Receitas extraordinárias, RDT, Segurança no trânsito, Ajustes do percentual de eixos suspensos, TIR e tráfego real no FCM, inexecuções no PER, Custos administrativos (6,24%), desapropriações, iluminação pública, mobilização/desmobilização. Processo nº 50500.052840/2015-80, nº 50500.062240/2016-19 e nº 50500.148402/2014-35. Resolução nº 5.142 de 15/07/16
4ª Revisão Extraordinária	16/12/2016 (data de publicação no DOU)	27/06/2017	R\$ 0,03625 (14,15%)	Inclusão de investimento correspondente à Manutenção do Pavimento em virtude do aumento do limite de peso bruto transmitido por eixo decorrente da "Lei dos Caminhoneiros" (Lei nº 13.103/2015) Processo nº 50500.366322/2016-21. Resolução nº 5.326 de 14/12/2016
2ª Revisão Ordinária 5ª Revisão Extraordinária	27/06/2017	27/06/2017	R\$ 0,03685 (1,67%)	Arredondamento da tarifa do ano anterior, atraso na cobrança, ISSQN, RDT, Segurança no trânsito, Ajustes do percentual de eixos suspensos, TIR e tráfego real no FCM, inexecuções no PER, Controladores de Velocidade, mobilização/desmobilização. Processo nº 50500.384939/2016-29, 50500.033275/2017-13, 50500.366322/2016-21 e 50500.026520/2017-36. Resolução nº 5.363 de 23/06/2017
6ª Revisão Extraordinária	02/09/2017	02/09/2017	R\$ 0,03402 (-7,68%)	Determinação cautelar do TCU - Manutenção do Pavimento. Processo nº 50500.407077/2017-09. Resolução nº 5.410 de 31/08/2017
3ª Revisão Ordinária 7ª Revisão Extraordinária	05/09/2018	05/09/2018	R\$ 0,03292 (-3,25%)	Arredondamento da tarifa do ano anterior, ISSQN, Receitas Extraordinárias, RDT, Segurança no trânsito, Ajustes do percentual de eixos suspensos, TIR e tráfego real no FCM, inexecuções no PER, Controladores de Velocidade, mobilização/desmobilização. Processo nº 50500.203489/2018-44, e 50500.155743/2018-91. Deliberação nº 628 de 28/08/2018

17. O Quadro 5 a seguir lista evolução dos componentes tarifários de FCM e TBP de contrato quando das revisões anteriores:

**Quadro 5 - Histórico da TBP/km reajustada: FCM e contrato**

Revisão	TBP contrato (R\$)	TBP FCM (R\$)	Total (R\$)	Varição (%)
-	0,02851	-	0,02851	-

1a RE	0,02851	0,00066	0,02917	2,33
2a RE	0,03234	0,00066	0,03301	13,14
1ª RO, 3ª RE	0,03069	0,00106	0,03175	-3,79
4a RE	0,03069	0,00556	0,03625	14,15
2ª RO, 5ª RE	0,03062	0,00623	0,03685	1,67
6a RE	0,03062	0,00340	0,03402	-7,68
3ª RO, 7ª RE	0,03054	0,00237	0,03292	-3,25

### 3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

18. O Quadro 6 a seguir apresenta a evolução da tarifa média cobrada nas praças de pedágio pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões, aplicação dos fatores D, Q, C e X, reajuste, e aplicação do critério de arredondamento, para a categoria 1 de veículos.

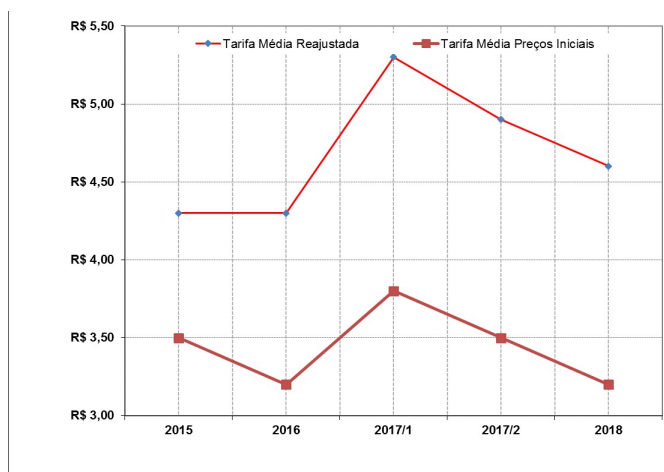
19. Os valores das tarifas a serem praticadas em cada praça de pedágio, para a categoria 1 de veículos, dependem do Trecho de Cobertura da Praça (TCP).

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

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	Tarifa média (R\$)	Varição (%)
2ª Rev. Extraordinária (Reajuste início de cobrança)					4,30	43,33
1ª Rev. ordinária 3ª Rev. Extraordinária Reajuste 2016	0,83149	-0,19373	-	-	4,30	0
2ª Rev. ordinária 4ª e 5ª Rev. Extraordinária Reajuste 2017	1,77308	-0,10927	-	-	5,30	23,26
6ª Rev. Extraordinária	-	-	-	-	4,90	-7,55
3ª Rev. ordinária 7ª Rev. Extraordinária Reajuste 2018	9,47508	-0,02604			4,60	-6,12

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

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



## 4. ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

21. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente nota técnica.

22. Para análise da 4ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50500.015938/2019-80:

- i. Carta CNBDIR0092/2019, de 07/02/2019, (n. SEI 0014627) com a Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio Triunfo Concebra;
- ii. Carta CNBDIR0142/2019, de 07/02/2019, (n. SEI 0014721) com a complementação da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio Triunfo Concebra;
- iii. Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF, (n. SEI 0203593) de 11/03/2019: Aferição e Cálculo dos Indicadores de Qualidade (Fator Q) das concessionárias da 3 Etapa de Concessões;
- iv. Desacho GREG (n. SEI 0203619), de 16/04/2019, com a Apuração do Fator X;
- v. Nota Técnica SEI Nº 871/2019/GEREF/SUINF/DIR, (n. SEI 0203628) de 25/04/2019: análise dos itens rotineiros, bem como dos pleitos apresentados pela CONCEBRA, acerca da 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP, no que tange à GREF;
- vi. Nota Técnica SEI Nº 1622/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR, (n. SEI 0669721) de 26/06/2019: Prestação de contas de RDT da CONCEBRA – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., referente ao 5º ano concessão (05/03/2018 a 04/03/2019);
- vii. Nota Técnica SEI Nº 1404/2019/GEREF/SUINF/DIR, (n. SEI 0670624) de 24/05/2019: Fiscalização Financeira – Receitas Extraordinárias 2019;
- viii. Carta CNBDIR0535/2019, de 06/05/2019, (n. SEI 00678090) com a manifestação da concessionária quanto à Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio Triunfo Concebra

- ix. Relatório Consolidado de Aspectos Econômico-Financeiros da CODEF/GEROR/SUINF (N. SEI 0734353) de 04/02/2019.
- x. Despacho GEFIR de 12/07/2019 (N. SEI 0751160), informando não ter óbice para ELABORAÇÃO da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da TBP.
- xi. Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, que trata da análise da Resolução ANTT nº 5.850/2019.

Processo nº 50500.15940/2019-59:

- xii. Nota Técnica SEI Nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR, (n. SEI 0086549), de 04/04/2019: Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA) - Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG;

Processo nº 50500.321361/2019-42:

- xiii. Nota Técnica SEI Nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR, (n. SEI 0577336), de 19/06/2019: Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA) - Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG - complementar;

Processo nº 50500.307764/2019-89:

- xiv. Parecer nº 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR, (n. SEI 0627161), de 26/06/2019: Análise de Discordância da Concessionária CONCEBRA – Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) referente à prestação dos serviços públicos objeto da Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA) - Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG - 5º ano de Concessão - (1ª Etapa - Frente de Ampliação de capacidade e Melhorias) - 5º ano de Concessão.

Processo nº 50510.0421701/2018-17:

- xv. Parecer nº 2/2019/GEFIR/SUINF/DIR, (n. SEI 017964), de 22/03/2019: Análise de Discordância da Concessionária CONCEBRA – Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) referente à prestação dos serviços públicos objeto da Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA) - Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG - 4º ano de Concessão.

23. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, alterada pela Resolução nº 5.172/16, a concessionária CONCEBRA apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio das Cartas CNBDIR0092/2019, de 07 de fevereiro de 2019, retificada pela Carta CNBDIR0206/2019, (SEI n. 0024227), de 28 de fevereiro de 2019, e CNBDIR0142/2019, de 07/02/2019 .

24. A partir da Nota Técnica SEI Nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR, (n. SEI 0086549), de 04/04/2019, enviada à GEREFE em 10 de abril de 2019, foram realizados os cálculos preliminares de impactos tarifários, tendo sido a CONCEBRA informada por meio do Ofício SEI nº 2600/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 25 de abril de 2019.

25. Foi enviada à Concessionária, também, a Nota Técnica SEI nº 871/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 25 de abril de 2019, que analisou os itens rotineiros, bem como os pleitos apresentados pela CONCEBRA, no que tange às atribuições da GEREFE.

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

27. Após a manifestação da Concessionária, a GEFIR encaminhou à GEREFE, em 26 de junho de 2019, a Nota Técnica SEI Nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR.

28. Diante do exposto, a GEREFE pôde dar prosseguimento e concluir os cálculos relativos à 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da CONCEBRA.

29. Conforme Despacho GEFIR de 12/07/2019 (SEI N. 0751160 do Processo nº 50500.015938/2019-80), esta GEREFE foi informada da tramitação da Ação Cautelar nº 1014379-79.2019.4.01.3400, em Caráter Antecedente Preparatório de Juízo Arbitral proposta pela CONCEBRA em face da ANTT, com deferimento de tutela de urgência conforme termos a seguir:

*“Sendo assim , com base na legítima confiança do administrado, defiro a tutela de urgência nesta ação cautelar (referibilidade comprovada) para assegurar que, até a resolução do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão - ou seja, pela apreciação dos conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo Tribunal Arbitral -, a requerida se abstenha de aplicar penalidades contratuais, incluindo a caducidade, bem como de exigir investimentos questionados nos pleitos de reequilíbrio/revisionais já ofertados, impor novas obrigações de investimento e promover redução tarifária, até o tribunal arbitral se pronunciar, ou a Agência, em sua autotutela buscar solução da lide.”*

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

## 5. DO REAJUSTE

### 5.1. Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

31. Vale transcrever o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário.

**“18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio**

**18.3.1 A Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 18.1.5.

**18.3.2 A data-base** para os reajustes seguintes da **Tarifa de Pedágio** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da **Tarifa de Pedágio** serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

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

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{TCP} \times \text{TBP} \times (1 - D - Q) \times (\text{IRT} - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 do **Contrato**.

TCP: Trecho de Cobertura da Praça, de acordo com a seguinte tabela:

<b>Multiplicadores por praça conforme Trecho de Cobertura da Praça</b>	
TCP <sub>1</sub>	106,65
TCP <sub>2</sub>	78035
TCP <sub>3</sub>	114,00
TCP <sub>4</sub>	137,75
TCP <sub>5</sub>	121,25
TCP <sub>6</sub>	72,20
TCP <sub>7</sub>	99,10
TCP <sub>8</sub>	102,50
TCP <sub>9</sub>	109,00
TCP <sub>10</sub>	129,35
TCP <sub>11</sub>	106,35

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na **Proposta**, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do **Contrato**.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx)(xlv) do **Contrato**.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi)(xx)(xlv) do **Contrato**.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) (xlv) do **Contrato**.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii)(xlv) do **Contrato**.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix)(xlv) do **Contrato**.

(i) A alteração da localização das praças de pedágio não acarretará alteração nos multiplicadores do Trecho de Cobertura das Praças.

18.3.4 A Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

18.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do Fator C.

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

18.3.7 A partir do 5º quinto dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste.

18.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste Contrato, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as Partes deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as Partes não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a ANTT deverá determinar o novo índice de reajuste."

32. Ressalta-se ainda, a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário.

"Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos números índices publicados." (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

## 5.2. Apuração do Reajuste pela ANTT

33. Conforme já explicitado nesta Nota Técnica, a primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 27 de junho de 2015.

34. Considerando o início da cobrança de pedágio, e de acordo com o que dispõe a cláusula 18.3.2 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e abril de 2019, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de abril de 2019 (5.206,98), pelo número índice do IPCA de março de 2012 (3.445,41).

35. Apresenta-se no Quadro 7, síntese dos números-índice e variações entre períodos:

MÊS	IPCA
MAR/12 (apurado)	3.445,41
ABR/19 (apurado)	5.206,98
Variação, últimos 12 meses (%)	4,94%

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

$$\text{IRT} = \text{IPCAi}/\text{IPCAo} = 5.206,98/3.445,41 = 1,51128$$

37. Quanto às verbas contratuais, o Parecer N° 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no Trânsito, Fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário. Assim temos, em relação ao 5º e 6º anos de concessão :

**Quadro 8: Cálculo de IRT-verbas e variação inflação (%)**

MÊS	IPCA
jan/14 (apurado)	3.836,38
jan/18 (apurado)	4.930,72
jan/19 (apurado)	5.116,93
IRT 5º ano	1,28525
IRT 6º ano	1,33379

38. A partir dos números-índice do IPCA de janeiro de 2018 e de janeiro de 2014, apurou-se o valor do IRTverbas para os valores do 5º ano concessão, conforme fórmula a seguir:

$$\text{IRT} = \text{IPCAi}/\text{IPCAo} = 4.930,72/3.836,38 = 1,28525$$

39. A partir dos números-índice do IPCA de janeiro de 2019 e de janeiro de 2014, apurou-se o valor do IRTverbas para os valores do 5º ano concessão, conforme fórmula a seguir:

$$\text{IRT} = \text{IPCAi}/\text{IPCAo} = 5.116,93/3.836,38 = 1,33379$$

40. Assim, para consideração dos valores apurados no 5º ano de concessão na Conta C, divide-se o valor a preços correntes pelo IRT verbas do 5º ano e atualiza-se para preços do 6º ano concessão, utilizando o IRT verbas do 6º ano concessão.

## 6. DA REVISÃO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO

### 6.1. Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP

41. O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 18.4, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

42. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, e nº 3.651/2011.

43. Na presente revisão ordinária se aplicará a fórmula prevista no item 18.3.3 do contrato.

*“18.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula: Tarifa de pedágio praticada= TCP x Tarifa Básica de Pedágio x (1-D-Q) x (IRT-X) + C”*

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

*“Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM.”*

45. Diante da dubiedade acerca da interpretação da fórmula de cálculo tarifário constante no contrato da CONCEBRA – que não indica se o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio de Leilão revisada e apuradas com base no Fluxo de Caixa Marginal – FCM – a Resolução citada veio para pacificar este ponto.

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

*“10. Se é verdade que a cláusula contratual não indica que o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio apuradas com base no Fluxo de Caixa Original - FCO e no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, é também certo que a sua leitura deve-se dar de forma harmônica e coerente com a razão de ser daquele fator.*

*11. A Agência sempre sustentou, desde a instituição do Fator D, que ele se presta a promover o reequilíbrio de forma automática em razão do atraso ou não cumprimento de obrigação; não possui, portanto, caráter sancionador, mesmo porque a sua incidência independe de imputação de culpa do concessionário.*

*12. Nessa toada, é preciso reconhecer que parece sim razoável e lógico o argumento - técnico - segundo o qual a incidência do desconto sobre ambos FCO e FCM importaria em desequilíbrio indevido do FCM, conforme defendido na Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (em anexo).*

*13. Segundo o dispositivo contratual é inconteste que a ANTT deve promover a avaliação do desempenho da Concessão, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução de obras de ampliação de capacidade, condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório; além disso, é sabido que a consideração de eventual inexecução de novos investimentos inseridos via Fluxo de Caixa Marginal é feita dentro do próprio fluxo, da mesma forma com que os investimentos obrigatórios o são dentro do Fluxo de Caixa Original, que por sua vez não fazem parte da apuração do percentual de desconto de Reequilíbrio.*

*14. Isso porque, conforme atesta a área técnica, os percentuais de desconto de reequilíbrio previstos pelo não cumprimento da cada obrigação contratual, conforme o Anexo 5 do contrato, teriam sido definidos conforme os valores de investimentos previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e o contrato não preveria a alteração desses percentuais em razão da inserção de novos investimentos via Fluxo de Caixa Marginal.*

*15. Ou seja, caso verificado não atendimento dos parâmetros de desempenho de conservação e manutenção do pavimento, sinalização horizontal e vertical (obras de caráter não obrigatório) e atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (já previstas em contrato), a concessionária fica sujeita ao desconto, que tem a função de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por presumir que o concessionário deixou de realizar os investimentos necessários naquele momento.*

*16. Afirma então a área técnica que os eventos capazes de fazer incidir o desconto não coincidem com aqueles tratados no fluxo de caixa marginal. Em outras palavras, o atraso no cumprimento de obrigações assumidas enquanto investimento novo não é causa de apuração de desconto; seu*

inadimplemento já é tratado no próprio fluxo de caixa marginal. Seguindo esse raciocínio, se os eventos acionadores do Fator D não se confundem com aqueles objeto de novos investimentos tratados no FCM, não faria sentido que o desconto incidisse sobre a tarifa desse mesmo fluxo.

17. Em que pese essa argumentação - bastante plausível, a nosso ver, a instrução técnica do TCU cingiu-se à interpretação literal, gramatical do dispositivo. Ocorre que a interpretação literal é, sem desmerecê-la, apenas o primeiro estágio hermenêutico, a partir do qual o intérprete há de valer-se também da interpretação lógico-sistemática na busca do sentido estrutural e proposicional da regra contratual de forma a compatibilizar seus desígnios aos demais comandos do contrato.

18. Parece-nos que foi isso o que a SUINF fez; avançou no processo interpretativo, reconhecendo falho se restringir à mera literalidade do dispositivo, para adotar nova forma de cálculo do desconto de reequilíbrio; nesse momento, pretende fazê-lo por meio de norma geral e abstrata, disciplinada em resolução, previamente submetida ao controle e participação popular, objeto destes autos.”

47. Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 18.4, quanto à revisão tarifária:

**“18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio**

18.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do **Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X**.

18.4.2 O **Fator Q** terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no **Anexo**

(j) O **Fator Q** será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

18.4.3 O **Fator C** será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**.

18.4.4 O **Fator D** será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no **Anexo 5**.

18.4.5 O **Fator X**, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

**18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio**

18.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.

**18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores**

18.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

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

48. Há que ressaltar o disposto na Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, sobre o Fator C:

Art. 3º

(...)

§ 6º Para os contratos em que não houve exigência, no certame, da entrega do FCO, referente ao plano de negócios vencedor do leilão, as perdas ou ganhos de receitas relacionadas ao FCM, e listadas a seguir, serão integralmente reequilibradas no Fator C:

I - Criação alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;

II - Diferenças de receitas apuradas em razão de no ano anterior ter ocorrido: uso do índice de reajuste tarifário provisório, arredondamento da tarifa para múltiplos de dez centavos, e atraso na concessão do reajuste e da revisão.

(...)

Art. 5º O Fator C, quando previsto contratualmente, será utilizado para o reequilíbrio de perdas ou ganhos de receitas, bem como não utilização da integralidade de verbas, conforme prevê o contrato.

§ 1º Perdas ou ganhos de receitas serão integralmente reequilibradas no Fator C, inclusive as relacionadas ao Fluxo de Caixa Marginal, conforme § 6º do Art. 3º, e à aplicação intempestiva do Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio.

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

§ 3º O Fator C será atualizado monetariamente para a mesma data-base de reajuste da tarifa, com a aplicação do IRT.

§ 4º Eventos de correção do Fator C anteriormente aplicado, terão incidência de IRT e taxa de juros prevista no contrato.”

49. Ressalta-se, ainda, a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias, e no art. 2º-A dos eventos de revisões extraordinárias.

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:

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. (Acréscimo pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16).

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:

a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;

b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;

c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de princípio que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. (Acréscimo pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

6.2. **4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária**

50. Considerando a TBP quilométrica atualmente em vigor de R\$ 0,03292, aprovada na 7ª Revisão Extraordinária (Deliberação nº 628 de 28/08/2018) passa-se aos eventos da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da TBP.

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

#### 6.2.1. Fator X

52. Segundo o item contratual 18.4.5, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de concessão, a partir desta data seus valores serão revistos. Considerando que o sexto ano de concessão iniciou em 05/03/2019, na presente revisão tarifária o Fator X apurado deve ser aplicado.

53. Cabe informar que os estudos acerca do Fator X estão em andamento no âmbito da Agenda Regulatória 2019-2020, eixo temático 2 - Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal, com base no processo 50500.115516/2015-80. A Gerência de Regulação e Outorga – GREG, se manifestou no Despacho SEI N. 0155004 informando que o cálculo realizado com a aplicação da metodologia em desenvolvimento, que será encaminhada em breve para Audiência Pública, resultou em valores negativos de incremento de produtividade no setor, ou seja, de queda na produtividade.

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

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

#### 6.2.2. Fator Q

56. O Fator Q é um redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação de desconto por não atendimento aos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7 do contrato de concessão ou, conforme o caso, como acréscimo em razão do atendimento desses mesmos indicadores.

57. Segundo o Anexo 7, item 1.5 do Contrato de Concessão, o indicador relativo ao nível de acidentes com vítimas já deveria ter sido aplicado na revisão de 2017<sup>[1]</sup>, tendo em vista que o início da cobrança de pedágio ocorreu em 27/06/2015. Contudo, conforme consta no Memorando nº 017/2018/GEFOR/SUINF, de 24/01/2018 (em resposta ao Memorando nº 014/2018/GEROR/SUINF), a GEFOR explicitou naquela ocasião que “*não há como fornecer, no momento, a informação sobre o valor do Fator Q da MGO com a garantia de que ela represente com fidedignidade a realidade da variação de acidentes do trecho concedido ao longo do tempo, e em comparação a outros trechos concedidos*”.

58. Para ser considerado na presente revisão tarifária, a GEFIR apresentou, por meio do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF, de 11/03/2019, os valores consolidados dos resultados obtidos de Fator Q para as concessões da 3ª Etapa:

Tabela 14 – Apuração do Fator Q efetivo

Concessão	2016 - 2017			2017 - 2018		
	IA	ID	Fator Q = IA + ID	IA	ID	Fator Q = IA + ID
MGO	0	0	0	0	0	0
Ecoponte	0	0	0	0	0	0
Concebra	-0,045	0	-0,045	-0,06	0	-0,06
VIA-040	-0,025	0	-0,025	-0,01	0	-0,01
Rota do Oeste	0	0	0	0	0	0
MSVIA	-0,040	0	-0,040	0	0	0

Figura 1: Tabela 14 do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF

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

Tabela 02 – Períodos de avaliação do Fator Q

n	Período de avaliação	Ano 0	Ano 1
1	01/01/2016 a 31/12/2017	2016	2017
2	01/01/2017 a 31/12/2018	2017	2018

Figura 2: Tabela 14 do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF

60. Pelo exposto, no caso da CONCEBRA, o Fator Q apurado para o 4º ano concessão – que deveria ter sido aplicado na revisão anterior foi de -4,5%, e para o 5º ano concessão, a ser aplicado na presente revisão, foi de -6,0%.

61. A correção da devida aplicação do Fator Q na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária, foi realizada por meio do Fator C e o montante apurado será apresentado adiante.

#### 6.2.3. Fator D

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

63. A GREF encaminhou à GEFIR o OFICIO SEI nº 268/2019/GREF/SUINF/DIR-ANTT, de 19/03/2019, por meio do qual solicitou a apresentação do “Fator D” e/ou “Fator A”, relativos à meta do 4º e do 5º ano concessão.

64. Por meio do PARECER 2/2019/GEFIR/SUINF/DIR (N. SEI 0017964), de 22/03/2019, a GEFIR apresentou o Fator D apurado para o 4º concessão, no valor de 23,14011%.

65. Por meio do Parecer nº 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR, (n. SEI 0627161), de 26/06/2019, a GEFIR apresentou o Fator D apurado para o 5º concessão, no valor de 28,42079%, referente às inexecuções da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER. A parcela do fator D referente ao atendimento de Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção, quando devidamente apurada, será considerada na próxima revisão tarifária, via o Fator C.

66. O Fator D relativo ao 4º ano concessão, será utilizado na apuração da receita a ser reequilibrada via Fator C em função da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, que foi relativo à meta do 3º ano concessão quando deveria ter sido do 4º ano concessão. A mesma metodologia será aplicada para as revisões dos anos anteriores.

#### 6.2.4. Fator C

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

68. Todos os valores de entrada na Conta C, seguindo a metodologia, são a preços correntes do ano concessão de referência para a Revisão em curso. No presente caso, os valores que não estiverem a preços correntes no 6º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

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

70. É importante relatar que o Anexo 6, prevê o seguinte:

*“2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.*

*2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte.*

*2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao Fator C de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.9.*

*Taxa Juros =  $[(1 + i) \times (1 + f)]$*

*Onde:*

*Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C*

*i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio –IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato.*

*f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal.”*

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

#### 6.2.4.1. Arredondamento

72. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados entre 05 de março de 2018 e 04 de março de 2019, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento no ano anterior.

73. A compensação do arredondamento na aplicação do reajuste realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada por praça e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada e com o IRT definitivo.

74. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 563.001,04, a preços correntes, a ser diminuído da Conta C para posterior aferição do Fator C.

#### 6.2.4.2. Receitas extraordinárias e custos associados

75. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2.552, de 14.2.2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25.8.2016, onde ficou estabelecido:

*“Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.”*

*§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.*

*Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”*

76. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25.8.2016, tem-se:

*“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:*

*I – relativamente ao exercício anual anterior: (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)*

*a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;*

*Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício fiscal anterior.”*

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

*“Art. 5º*

*(...)*

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

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

*Em que,*

*REB: é a Receita Extraordinária Bruta;*

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

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

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

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

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

78. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no 5º ano concessão, considerando os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos de análise de projetos,

administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determinam as Resoluções ANTT nº 2.552/2008 e nº 5.850/2019.

79. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida do 5º ano concessão resultou em um saldo negativo de R\$ 12.473,84 a preços correntes.

80. Ressalta-se que a Receita Extraordinária Bruta referente ao 5º ano concessão foi lançada conforme disposto na Nota Técnica Nº 1404/2019/GEREF/SUINF/DIR, (SEI n. 0670624).

81. No que tange ao valor de receita líquida apresentada pela CONCEBRA, observa-se que a mesma difere do valor calculado pela GREF, que é feito com base no §5 do Art. 5º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

#### 6.2.4.3. Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

82. Quanto aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), o contrato de Concessão prevê :

*“16.1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente destinar R\$ 1.609.806,00 (um milhão, seiscentos e nove mil e oitocentos e seis reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.*

*16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.*

*(i) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.*

*16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 16.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT.”*

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

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

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

84. O valor gasto de RDT ao longo do 5º ano concessão foi lançado conforme Nota Técnica SEI Nº 1622/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR, (n. SEI 0669721) de 26/06/2019.

85. Assim, foi repassada à modicidade tarifária a verba de RDT disponível para o 5º ano concessão e que não foi utilizada pela concessionária, o que resultou em um valor negativo de R\$ 1.759.358,98 a preços correntes.

#### 6.2.4.4. Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

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

*“15.10 Segurança no Trânsito 15.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.*

*(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 2.188.290,00 (dois milhões, cento e oitenta e oito mil, duzentos e noventa reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.*

*(a) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.*

*(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária”*

87. A Nota Técnica SEI Nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0086549) avaliou os montantes informados pela concessionária de uso da verba e os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária.

88. Os valores, a preços correntes do ano 6, não utilizados pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 5º ano concessão são de R\$ 1.696.168,60. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

89. Por sua vez, os valores, a preços correntes do ano 6, não utilizados pela concessionária para o atendimento de Redução de Acidentes durante o 5º ano concessão foi de R\$ 875.616,60. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

90. Portanto, em relação à verba de segurança no trânsito, o montante total da Conta C foi negativo de R\$ 2.571.785,20.

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

91. Trata-se do passivo de arrecadação em razão dos eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15. No quinto ano concessão, ora sob análise, vigoraram dois conjuntos de tarifas nas praças de pedágio. O primeiro conjunto vigorou entre 05/03/2018 e 26/06/2018, e teve uma perda de arrecadação projetada de 6,89%; o segundo conjunto vigorou entre 27/06/2018 e 04/03/2019, e teve uma perda projetada de 6,66%.

92. Com a disponibilidade de dados de tráfego real<sup>[1]</sup> para o 5º ano-concessão, é possível auferir a perda efetiva de arrecadação em razão dos eixos suspensos, que ficou em 5,88%.

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

94. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 3.397.209,01, a preços correntes, em decorrência do ajuste de eixos suspensos, por meio de acréscimo à Conta C e posterior aplicação do Fator C.

#### 6.2.4.6. Atraso no reajuste tarifário do 5º ano de concessão

95. Item de revisão que corresponde ao reequilíbrio dos valores efetivamente praticados de 27 de junho de 2018 a 05 de setembro de 2018, compensando desta forma as perdas ou ganhos pelo atraso de 70 dias.

96. A compensação do atraso na aplicação do reajuste realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva praticada por praça e (ii) da receita que deveria ter sido praticada durante 70 dias de atraso.

97. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 5.492.303,97 a ser diminuído da Conta C para posterior aferição do Fator C.

#### 6.2.4.7. Correção dos percentuais de Fator D aplicados

98. A metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio tratada no Anexo 5 do contrato de concessão prevê que os mesmos incidam no ano subsequente à sua apuração, conforme itens 2.6 e 3.3 do Anexo 5, transcritos a seguir:

*"2.6 Para cada ano do Prazo de Concessão, à exceção do último, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos as atividades não cumpridas das Tabelas I e II no Sistema Rodoviário, observado que os percentuais relativos as atividades descritas nestas tabelas serão adicionados ao Desconto de Reequilíbrio somente no ano subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. Tais percentuais serão retirados do cálculo do Desconto de Reequilíbrio seguinte se a irregularidade for sanada até a respectiva avaliação de desempenho e entrega das obras. Dessa forma, o impacto na Tarifa Básica de Pedágio ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação.*

(...)

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

(Grifo nosso)

99. A cláusula 21.6.2 do contrato de concessão, apresentada a seguir, também dispõe sobre a incidência do Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio de cada ano concessão, informando que deve ser aplicado na revisão subsequente ao encerramento do mesmo:

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

(Grifo nosso)

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

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

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

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

(...)

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

103. O Quadro 2, mostra o Fator D resultante aplicado em cada Revisão Ordinária (RO) da Tarifa Básica de Pedágio, o Fator D resultante que deveria ter sido aplicado e o ano em que foi constatado o descumprimento da meta, tendo em vista o exposto anteriormente:

Quadro 9: Correções dos percentuais de Fator D

Revisão	Fator D aplicado	Fator D que deveria ter sido aplicado	Meta
1ª RO	0,83149%	2,50641%	Meta 2º ano concessão
2ª RO	1,67492% <sup>[1]</sup> <sup>[1]</sup> Percentual inicialmente de 1,77308%, corrigido posteriormente para 1,67492% via fator C.	9,47508%	Meta 3º ano concessão
3ª RO	9,47508%	23,14011%	Meta 4º ano concessão

104. Diante do exposto, o Fator D relativo ao 4º ano concessão, apresentado por meio do Parecer nº 2/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 22/03/2019, (SEI n 0017964) será utilizado na apuração da receita a ser reequilibrada via Fator C em função da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária.

105. O cálculo da correção do Fator D referente à 1ª Revisão Ordinária foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real referentes a 1ª Revisão Ordinária, em dois períodos: Ano 3 (27/06/2016 a 04/03/2017) e Ano 4 (05/03/2017 a 26/06/2017); (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado de 0,83149%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 2,50641%.

106. Após esses cálculos, apurou-se que será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 6.988.851,59, a preços correntes, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 1ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

107. A correção do Fator D referente à 2ª Revisão Ordinária, foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real referente à 2ª Revisão Ordinária, em apenas um período: Ano 4 (de 27/06/2017 a 01/09/2017); (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D de 1,67492%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 9,47508%.

108. Após esse cálculo, chega-se ao montante, a preços correntes, de - R\$ 6.990.158,21, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 2ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

109. A correção do Fator D referente à 6ª Revisão Extraordinária, foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real referente ao Ano 4, período de 02/09/2017 a 04/03/2018 e Ano 5, período de 05/03/2018 a 26/06/2018; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D de 1,67492%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 9,47508%.

110. Após esse cálculo, chega-se ao montante, a preços correntes, de - R\$ 28.672.389,93 em decorrência da correção do Fator D aplicado na 6ª Revisão Extraordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

111. A correção do Fator D referente à 3ª Revisão Ordinária, foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real referente ao Ano 5, período de 27/06/2018 a 04/03/2019; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado de 9,47508%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 23,14011%.

112. Após esse cálculo, chega-se ao montante, a preços correntes, de -R\$ 40.862.190,31, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.

113. A parcela referente ao Ano 6, período de 05/03/2019 a 26/06/2019 será calculada na próxima revisão, já que ainda não foi apurado o tráfego correspondente (6º ano concessão).

114. Além disso, ressaltamos que na apuração das receitas devidas em decorrência da alteração do Fator D aplicado, foram desconsiderados eventuais atrasos ocorridos na alteração da tarifa, tendo em vista que os mesmos já foram reequilibrados, nesta revisão ou em revisões anteriores.

#### 6.2.4.8. Dissociação do impacto do Fator D na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais

115. Por meio da Carta CNBDIR092/2019, de 07/02/2019, a Concebra requereu:

*“Portanto, vem respeitosamente a Triunfo Concebra requerer que para a revisão em curso e futuras que a fórmula prevista na cláusula 18.3.3 seja revisada nos termos da resolução vigente na r. Agência.*

*Certo do deferimento do pleito em questão, considerando a total lógica demonstrada aos fatos, solicita também que seus efeitos retroajam para a revisão das tarifas praticadas anteriormente, já que a fórmula citada foi aplicada desde a 12ª Revisão Ordinária, até presente.”*

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

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

*“À luz das disposições contratuais vigentes (seja do contrato da VIABAHIA, ECO 101 e os demais da Terceira Etapa das Concessões Rodoviárias) há amparo legal ou contratual para a incidência do desconto de reequilíbrio ou Fator “D” apenas sobre uma parcela da TBP, conforme preconizado nestes autos?*

*24. Sim. Como dito acima, a interpretação dada pela SUINF aos dispositivos contratuais parece-nos sim condizente com a lógica com que foi instituído o desconto de reequilíbrio.*

*- Por outro lado, tratando-se de nova interpretação, poderá ser aplicada retroativamente ou apenas para os eventos ocorridos após a publicação da norma que abrigará a interpretação inovadora?*

*25. Não é possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999. A Agência haverá de dar ao dispositivo a interpretação - agora normatizada na resolução - a ser editada - a partir da sua entrada em vigor. Estando vigente a resolução, os atrasos/inadimplementos atribuíveis ao concessionário, mesmo ocorridos anteriormente, deverão de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.”*

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

119. Portanto, quanto ao pleito, não cabe qualquer correção a ser feita via Fator C.

#### 6.2.4.9. Correção do percentual de Fator Q aplicado na 3ª Revisão Ordinária

120. A correção da devida aplicação do Fator Q na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária – apurado por meio do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF no valor de - 4,5% – foi realizada por meio do Fator C, considerando o período de 27/06/2018 a 04/03/2019, com o tráfego referente ao Ano 5. A parcela referente ao período de 05/03/2019 a 26/06/2019 será realizada na próxima revisão, quando estarão disponíveis os dados de tráfego do Ano 6.

121. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da aplicação do Fator Q na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária, resulta em um saldo positivo de R\$ 13.456.235,10 (a preços correntes) – Considerando a Incidência do Fator D sobre a tarifa de leilão revisada somada à tarifa resultante dos FCM’s.

#### 6.2.5. Eventos tratados no Fluxo de Caixa Marginal

##### 6.2.5.1. Cálculo da TIR

122. Cabe ressaltar que, a concessão possui um Fluxo de Caixa Marginal (FCM1) de TIR igual a 9,43% (FCM), criado em 2015, por ocasião da Resolução nº 4.680, de 20/04/15.

123. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014, de 29.05.2014, e nº 4.727, de 26 de maio de 2015, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296 de 27.03.2014 e nº 4.903 de 21.10.2015, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução nº 3.651/11.

124. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução nº 4.075/13, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

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

**Quadro 10: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão**

Prazo da concessão	1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
20 anos	1º ao 6º ano	7º ao 14º ano	15º ao 20º ano
25 anos	1º ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1º ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014

126. É importante salientar que no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permitem que concessionárias captem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxas de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

127. Conforme previsto no art. 8º da Resolução nº 3.651/11, a taxa de desconto (Taxa Interna de Retorno) a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital).

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

**Quadro 11: WACC para cada estágio da concessão**

Custo Médio Ponderado de Capital – WACC		
1º estágio	2º estágio	3º estágio
9,43%	9,77%	9,95%

Fonte: Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.903/2015)

129. Para o caso da 8ª Revisão Extraordinária da Concessionária Concebra, constam novos valores de investimentos/custos operacionais que totalizam R\$ 1.361.414 (a preços iniciais). São os itens do PER: 3.2.3.1 - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas; 3.2.3.2 - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas; 4.12 – Custos Administrativos – SIR – Sistema de Informações Rodoviárias; 4.13 - Custos Administrativos – SIR – Operação e Conservação, conforme detalhamento e motivação constantes das Notas Técnicas nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR.

130. Tendo em vista que a soma dos novos investimentos/custos operacionais não superam R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, de acordo com os critérios para definição de TIR acima expostos, deve-se inserir os novos investimentos no Fluxo de Caixa Marginal 2, de TIR igual a 9,95%.1.1.1.1

#### 6.2.5.2. Inserção do tráfego real no FCM

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

132. Assim, o tráfego projetado para o 5º ano concessão foi substituído pelo tráfego real, e o reequilíbrio foi realizado no FCM.

133. A substituição do tráfego previsto pelo real no 5º ano concessão resultou um impacto tarifário, com acréscimo da TBP/km de R\$ 0,00008 no FCM.

#### 6.2.5.3. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER

134. De acordo com a NOTA TÉCNICA SEI Nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR e a Nota Técnica SEI Nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR, foram propostas alterações no cronograma de obras e serviços da CONCEBRA. O quadro a seguir apresenta os itens do PER alterados e as respectivas variações na TBP/km, em R\$:

**Quadro 12: Alterações PER**

Item	Descrição	ΔTBP
<b>Revisão Ordinária</b>		
<b>Fluxo de Caixa Marginal 1</b>		
4.3	Custos Administrativos - Iluminação do trecho urbano de Goiânia/GO	0,0000004
3.1	Iluminação do trecho urbano de Goiânia/GO	(0,0000005)
3.2.1	Controlador e redutor de velocidade PER	(0,000004)
3.2.2	Controlador/redutor veloc DNIT	(0,00157)
1.2	Desapropriações	(0,00012)
4.2	Custos Administrativos - Desapropriações	(0,000006)
<b>Revisão Extraordinária</b>		
<b>Fluxo de Caixa Marginal 2</b>		
3.3.1	SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,0000004
3.3.2	SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,00001
4.12	Custos Administrativos – SIR – Implantação e Instalação	0,0000002
4.13	Custos Administrativos – SIR – Operação e Conservação	0,0000007

## 7. EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA

135. O impacto conjunto da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP, e do reajuste segundo o IRT definitivo, podem ser observados nos quadros a seguir.

136. Separa-se os itens inseridos no FCM e na Conta C, mostrando a agregação e cálculo do Fator C:

**Quadro 13 – Fluxo de Caixa Marginal**

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM1 (TIR 9,43%)	0,00076
FCM2 (TIR 9,95%)	0,000012
<b>Total</b>	<b>0,00078</b>

**Quadro 14 – Itens da Conta C**

Eventos	R\$ (PC ano 6)
Arredondamento	-563.001,04
Segurança no trânsito: PRF	-1.696.168,60
Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-875.616,60
RDT	-1.759.358,98

Receitas Extraordinárias	-12.473,84
Δ Ajuste eixos suspensos	-3.397.209,01
Atraso	-5.492.303,97
<b>Correção Fator D 1ª RO e 3ª RE</b>	<b>-6.988.851,59</b>
<b>Correção Fator D 2ª RO 5ª RE</b>	<b>-6.990.158,21</b>
<b>Correção Fator D 6ª RE</b>	<b>-28.672.389,93</b>
<b>Correção Fator D 3ª RO 7ª RE</b>	<b>-40.862.190,31</b>
Aplicação do Fator Q - 3ª RO 7ª RE	13.456.235,10
<b>Total</b>	<b>-83.853.486,99</b>

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

"2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.

2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte.

2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao Fator C de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.9.

$Taxa\ de\ juros = [(1 + i) \times (1 + f)]$

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio –IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato.

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal."

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

139. A possibilidade de Parcelamento do montante da Conta C nas revisões tarifárias de 2019 dos Contratos de Concessão da 3ª Etapa (Fases I e III) do PROCROFE, foi apresentada à Diretoria ANTT por meio do Memorando nº 125/2019/SUINF, de 21/02/2019, e esclarecida por meio de uma apresentação oral, realizada em 14/03/2019. Entretanto, tendo em vista a tramitação da Ação Cautelar nº 1014379-79.2019.4.01.3400, em Caráter Antecedente Preparatório de Juízo Arbitral proposta pela CONCEBRA em face da ANTT, com deferimento de tutela de urgência, que entre outros itens determina que a ANTT se abstenha de promover redução tarifária, não será proposto na presente revisão o parcelamento da Conta C.

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

**Quadro 15 – Cálculo Fator C**

	Valor integral
Montante aplicado (Cdt+1)	-R\$ 83.853.486,99
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-R\$ 3.974.704,53
Fator C anterior (ct)	-0,02604
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	83.707.263,50
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-2)	83.327.687,07
Taxa de juros (rt)	14,84%
<b>Fator C (ct+1) [%]</b>	<b>-1,02404</b>
<b>Saldo Conta C</b>	<b>R\$ 0,00</b>

#### 7.1. Atualização da Projeção de Perda de Eixos Suspensos

141. A perda de eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15 foram projetados pela 3ª Revisão Ordinária com o percentual de 6,66%. Para esta 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, atualizamos a projeção com dados de tráfego do 5º ano concessão.

142. No período de 05 de março de 2018 a 04 de março de 2019, foi aferida a perda de eixos equivalentes devido à isenção no percentual de 5,88%. Ao converter-se este percentual no incremento de recomposição tarifária obtém-se 6,25%, conforme fórmula abaixo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 5,88\%) - 1] = 6,25\%$$

143. A aplicação deste percentual sobre a TBP de Contrato original (0,02851) resulta na TBP de Contrato a ser considerada nesta revisão (0,03029).

#### 7.2. Atualização da Tarifa revisada e reajustada

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

**Quadro 16– Cálculo da tarifa por praça (4ª RO, 8ª RE e reajuste)**

Tarifa de Pedágio <sup>1</sup>	Tarifa Arred.	TCPI	TBP		Fator D	Fator Q	IRT <sup>3</sup>	Fator X	Fator C
P1	2,88876	2,90	106,65	0,03107	28,42079%	- 6,00%	1,51128	0,00	-1,02404
P2	1,85048	1,90	78,35						
P3	3,15842	3,20	114,00						
P4	4,02976	4,00	137,75	TBP FCM	TBP contrato <sup>2</sup>				
P5	3,42441	3,40	121,25	0,00078	0,03029				
P6	1,62485	1,60	72,20						
P7	2,61176	2,60	99,10						

P8	2,73650	2,70	102,50						
P9	2,97498	3,00	109,00						
P10	3,72158	3,70	129,35						
P11	2,87775	2,90	106,35						

(1) Tarifa de Pedágio = TCP\*TBPcontrato\*(1-D-Q)\*(IRT-X)+TCP\*TBPFCM\*(IRT-X)+C

(2) TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R\$ 0,02851) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso. A perda de receita por eixo suspensos é de 5,88% e o acréscimo necessário na tarifa é de 6,25%.

(3) O reajuste corresponde à uma variação de 4,94%, em relação ao IRT vigente do período anterior.

145. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as tarifas antes e depois do arredondamento da 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária e da presente 4ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária:

**Quadro 17 – Percentual de variação tarifária em relação à tarifa anterior**

Praça	3ª RO e 7ª RE		4ª RO e 8ª RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1	4,55082	4,60	2,88876	2,90	-36,52%	-36,96%
P2	3,33633	3,30	1,85048	1,90	-44,54%	-42,42%
P3	4,86624	4,90	3,15842	3,20	-35,10%	-34,69%
P4	5,88547	5,90	4,02976	4,00	-31,53%	-32,20%
P5	5,17737	5,20	3,42441	3,40	-33,86%	-34,62%
P6	3,07240	3,10	1,62485	1,60	-47,11%	-48,39%
P7	4,22681	4,20	2,61176	2,60	-38,21%	-38,10%
P8	4,37272	4,40	2,73650	2,70	-37,42%	-38,64%
P9	4,65167	4,70	2,97498	3,00	-36,04%	-36,17%
P10	5,52498	5,50	3,72158	3,70	-32,64%	-32,73%
P11	4,53794	4,50	2,87775	2,90	-36,58%	-35,56%
				<b>Δ% Média</b>	<b>-37,23%</b>	<b>-37,32%</b>

#### 8. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

146. Em atendimento ao Memorando nº 007/2019/GEREF/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Investimento - GEFIR encaminhou o Memorando nº 160/2019/GEFIR/SUINF (fl. 19 do doc. SEI 0033663), informando que não existe óbice, por parte daquela Gerência para a concessão da revisão e reajuste.

147. O Relatório Consolidado de Fiscalização (doc. SEI 0692691), aponta regular com ressalvas o item 9 - financiamento e garantias, irregular o item 13 - Seguros (a concessionária não contratou Garantia de Execução Contratual), e regular com ressalvas o item 14 - Demonstrações mensais de investimento. Diante da situação, não foi expedido o atestado de regularidade em relação a situação econômico-financeira da Concessionária.

148. Adicionalmente, após a elaboração desta Nota Técnica, conforme recomendado no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, a SEPRAC/Ministério da Economia e o Ministério da Infraestrutura serão informados sobre o detalhamento da 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária.

149. Ainda, a Diretoria Colegiada da ANTT será informada, acerca do detalhamento da 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária.

#### 9. TABELA DE TARIFAS

150. Considerando as tarifas de pedágio por praça resultantes da 4ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT de 1,51128, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P11 a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

$$\text{Tarifa de pedágio} = \text{tarifa de pedágio arredondada} \times \text{multiplicador da tarifa}$$

151. Seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, que deveriam ser aplicadas nas praças P1 a P11:

##### Praça de Pedágio 1: Alexânia – BR-060/GO

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1,0	2,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	5,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simplex	1,5	4,35
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	8,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2,0	5,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	11,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	14,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	17,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simplex	0,5	1,45
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

##### Praça de Pedágio 2: Goianápolis – BR-153/GO

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados

1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	1,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	3,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	2,85
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	5,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	3,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	7,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	9,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	11,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	0,95
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 3: Piracanjuba/Professor Jamil – BR-153/GO**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplificador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,20
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	4,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	6,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	12,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	16,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	19,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,60
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 4: Itumbiara – BR-153/GO**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplificador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	8,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	6,00
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	12,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	8,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	16,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	20,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	24,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,00
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 5: Prata – BR-153/MG**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplificador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,40
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	5,10
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	10,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	6,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	13,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	17,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	20,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,70
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 6: Fronteira/Frutal – BR-153/MG**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplificador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	1,60
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	3,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	2,40

4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	4,80
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	3,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	6,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	8,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	9,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	0,80
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 7: Florestal/Pará de Minas – BR-262/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	2,60
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	5,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	3,90
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	7,80
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	5,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	10,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	13,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	15,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,30
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 8: Luz – BR-262/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	2,70
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	5,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	4,05
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	8,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	5,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	10,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	13,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	16,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,35
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 9: Campos Altos – BR-262/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	4,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	6,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	12,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	15,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	18,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,50
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 10: Perdizes – BR-262/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,70
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	7,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	5,55
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	11,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	7,40

6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	14,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	18,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	22,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,85
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 11: Campo Florido/ Conceição das Alagoas / Veríssimo – BR-262/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	2,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	5,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	4,35
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	8,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	5,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	11,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	14,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	17,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,45
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

152. Entretanto, considerando a tramitação da Ação Cautelar nº 1014379-79.2019.4.01.3400, em Caráter Antecedente Preparatório de Juízo Arbitral proposta pela CONCEBRA em face da ANTT, com deferimento de tutela de urgência, que entre outros itens determina que a ANTT se abstenha de promover redução tarifária, as tabelas seguintes consideram a manutenção da tarifa de pedágio aprovada no ano anterior, por meio da Deliberação nº 628, de 28/08/2018.

**Praça de Pedágio 1: Alexânia – BR-060/GO**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,60
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	6,90
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	13,80
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	9,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	23,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	27,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,30
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 2: Goianópolis – BR-153/GO**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,30
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	4,95
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,90
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	6,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	13,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	16,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	19,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,65
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 3: Piraicanjuba/Professor Jamil – BR-153/GO**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	7,35
4		3	Dupla	3,0	14,70

	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus				
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	9,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	19,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	24,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	29,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,45
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 4: Itumbiara – BR-153/GO**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplificador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	5,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	11,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	8,85
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	17,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	11,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	23,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	29,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	35,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,95
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 5: Prata – BR-153/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplificador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	5,20
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	10,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	20,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	26,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	31,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,60
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 6: Fronteira/Frutal – BR-153/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplificador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	4,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	6,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	12,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	15,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	18,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	1,55
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 7: Florestal/Pará de Minas – BR-262/MG**

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplificador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,20
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	8,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	6,30
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	12,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	8,40

6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	16,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	21,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	25,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,10
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 8: Luz – BR-262/MG**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,40
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	8,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	6,60
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	13,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	8,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	17,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	22,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	26,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,20
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 9: Campos Altos – BR-262/MG**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,70
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,05
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	14,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	9,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	23,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	28,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,35
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 10: Perdizes – BR-262/MG**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	5,50
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	11,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	8,25
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	16,50
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	11,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	22,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	27,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	33,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,75
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

**Praça de Pedágio 11: Campo Florido/ Conceição das Alagoas /Veríssimo – BR-262/MG**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Número de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,50
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	6,75
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	13,50
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	9,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	22,50

8	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	6	Dupla	6,0	27,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,25
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

#### 10. CONCLUSÃO

153. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 4ª Revisão Ordinária e a 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da CONCEBRA, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

154. O Fator D a ser aplicado no período é de 28,42079%, enquanto que o Fator Q apurado é de -6,00%.

155. O Fator C a ser aplicado no período, considerando a aplicação integral do montante da Conta C, é de R\$ -1,02404.

156. É importante salientar que os Fatores D,Q e C aplicados, tem incidência de um ano, quando nova apuração deverá ser realizada para que novos fatores incidam nas tarifas da revisão tarifária de 2020.

157. O processo de reajuste indicou o percentual de 4,94% (quatro inteiros e noventa e quatro centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária, no período de junho/2018 a junho/2019, com incidência prevista para o período de 27/06/2019 a 26/06/2020.

158. A 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e reajuste reduzem, em média, a tarifa arredondada em **-37,32 %** (trinta e sete e trinta e dois centésimos por cento) em relação à aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária.

159. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 4ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a CONCEBRA, cujos efeitos combinados, alteram a tarifa de pedágio praticada, na categoria 1, para os valores constantes no quadro abaixo, com vigência inicialmente prevista para 27 de junho 2019:

**Quadro 18 – Tarifas de Pedágio**

Praça de Pedágio	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11
Tarifa Arredondada	2,90	1,90	3,20	4,00	3,40	1,60	2,60	2,70	3,00	3,70	2,90

160. Tendo em vista a tramitação da Ação Cautelar nº 1014379-79.2019.4.01.3400, em Caráter Antecedente Preparatório de Juízo Arbitral proposta pela CONCEBRA em face da ANTT, com deferimento de tutela de urgência, que entre outros itens determina que a ANTT se abstenha de promover redução tarifária, deverá ser considerada a manutenção da tarifa de pedágio aprovada no ano anterior, por meio da Deliberação nº 628, de 28/08/2018, conforme quadro a seguir, para a categoria 1, em cada praça de pedágio.

**Quadro 19 – Tarifas de Pedágio - Deliberação nº 628/2018**

Praça de Pedágio	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11
Tarifa Arredondada	4,60	3,30	4,90	5,90	5,20	3,10	4,20	4,40	4,70	5,50	4,50

161. Orienta-se que, previamente à Deliberação da Diretoria, a PF-ANTT confirme a vigência desta determinação.

*(assinado eletronicamente)*

**NELÍCIA MURARI BORGES**

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

*(assinado eletronicamente)*

**ISABELA SOARES MACHADO REICHERT**

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminhe-se à SUINF

*(assinado eletronicamente)*

**MIRIAN RAMOS QUEBAUD**

Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

De acordo,

*(assinado eletronicamente)*

**MARCELO ALCIDES DOS SANTOS**

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

[1] Cabe ressaltar que foram utilizados dados de tráfego para verificar o percentual de perda de eixos suspensos, para que os dados inseridos no cálculo tarifário possam ser auditados e rastreáveis.

[1] De acordo com o Anexo 7 do contrato, “a aferição do indicador do nível de acidentes terá início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela Concessionária, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da Cobrança de Tarifa de Pedágio”.

Brasília, 19 de julho de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **NELICIA MURARI BORGES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 24/07/2019, às 17:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 24/07/2019, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Gerente**, em 24/07/2019, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em 24/07/2019, às 18:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0818691** e o código CRC **2DE72C88**.

Referência: Processo nº 50500.015938/2019-80

SEI nº 0818691

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)