

NOTA TÉCNICA Nº 123 /2017/GEROR/SUINF

Brasília, 05 de julho de 2017.

Processo: 50510.042106/2016-74

Assunto: 2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP – do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040/DF/GO/MG - Trecho Brasília/DF - Juiz de Fora/MG – explorado pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

Interessado: Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 2ª Revisão Ordinária, da 4ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, a vigor a partir de 30 de julho de 2017, em atendimento a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, a Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, e a 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, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da concessionária Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

2 JUSTIFICATIVA

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

3 HISTÓRICO

3. Em 27/12/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou, na BM&FBOVESPA, o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013.

referente à concessão para exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 006/2013

Rodovia	Trecho	Extensão
BR-040/DF/GO/MG	Brasília/DF – Juiz de Fora/MG	936,8 km

4. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica - EVTE, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R\$ 8,29763 (oito reais e vinte e nove mil, setecentos e sessenta e três centésimos de milésimos de real).

5. Para o Edital em comento houve a apresentação de 8 (oito) propostas. 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 no Quadro 2, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 006/2013:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar	R\$ 3,22528	61,13%
2	Consórcio Via Capital	R\$ 4,59439	44,63%
3	Contern Construções e Comércio Ltda.	R\$ 4,73740	42,90%
4	Consórcio Integração	R\$ 5,86725	29,29%
5	Consórcio Caminho Novo	R\$ 6,30620	23,99%
6	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 7,03473	15,22%
7	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 7,46870	9,48%
8	Consórcio Queiróz Galvão Infraestrutura	R\$ 7,88275	4,99%

6. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A, com lance de R\$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil, quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), para a tarifa básica de pedágio.

7. Em 03/01/2014, 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 006/2013.

8. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., que, em 12/03/2014, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013.

9. 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\$ 3,22528, referenciada a novembro de 2012.

10. 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 21/04/2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

11. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 30 de julho de 2015, nas praças de pedágio P1 a P8 e P11, autorizado pela Resolução ANTT nº 4.787/2015, de 17 de julho de 2015. As praças de pedágio P9 e P10 iniciaram a cobrança em 23 de agosto de 2015, autorizado por meio da Resolução ANTT nº 4.803, de 12 de agosto de 2015.

3.1 Reajuste

12. A atualização monetária coincidiu com a cobrança de pedágio em todas as praças, e implicou em um aumento de 21,08% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,21079, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de setembro (IPCA₀) de 2012 e o número índice do IPCA de maio de 2015 (IPCA_i), definindo, desse modo, a TBP atualizada.

13. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 30 de julho, 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.

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

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Provisório	Variação %	IRT Definitivo	Variação %	Diferenças %
2015	-	-	1,21079	21,08%	-
2016			1,32366	9,32%	

3.2 Revisões

15. 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	Alterações principais (resumo)
Proposta	12/03/2014	-	R\$ 3,22528	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Extraordinária	19/05/2015	30/07/2015	R\$ 3,33170 (3,30%)	Inclusão de retornos operacionais em nível. Processo nº 50500.004407/2015-38. Resolução ANTT nº 4.699 de 13/05/15
2ª Revisão Extraordinária	30/07/2015	30/07/2015	R\$ 3,77315 (13,25%)	Perda de receita devido à isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15) e início de cobrança de pedágio Processo nº 50500.113655 /2015-79. Resolução ANTT nº 4.787 de 17/07/15
1ª Revisão Ordinária 3ª Revisão Extraordinária	30/07/2016	30/07/2016	R\$ 3,84701 (1,96%)	Dispositivos de Retorno, Remoção de Interferências, Atraso no Licenciamento Ambiental e Impacto no Pavimento devido isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15); Processo nº 50510.028756/2015-26 e 50500.093698/2016-10. Resolução ANTT nº 5.143 de 15/07/16

16. 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	TBP FCM	Total	Variação
-	R\$ 3,22528		R\$ 3,22528	
1ª RE	R\$ 3,22528	R\$ 0,10642	R\$ 3,33170	3,30%
2ª RE	R\$ 3,66673	R\$ 0,10642	R\$ 3,77315	13,25%
1ª RO, 3ª RE	R\$ 3,44163	R\$ 0,40537	R\$ 3,84701	1,96%

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

17. O Quadro 6 a seguir apresenta a evolução da tarifa 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.

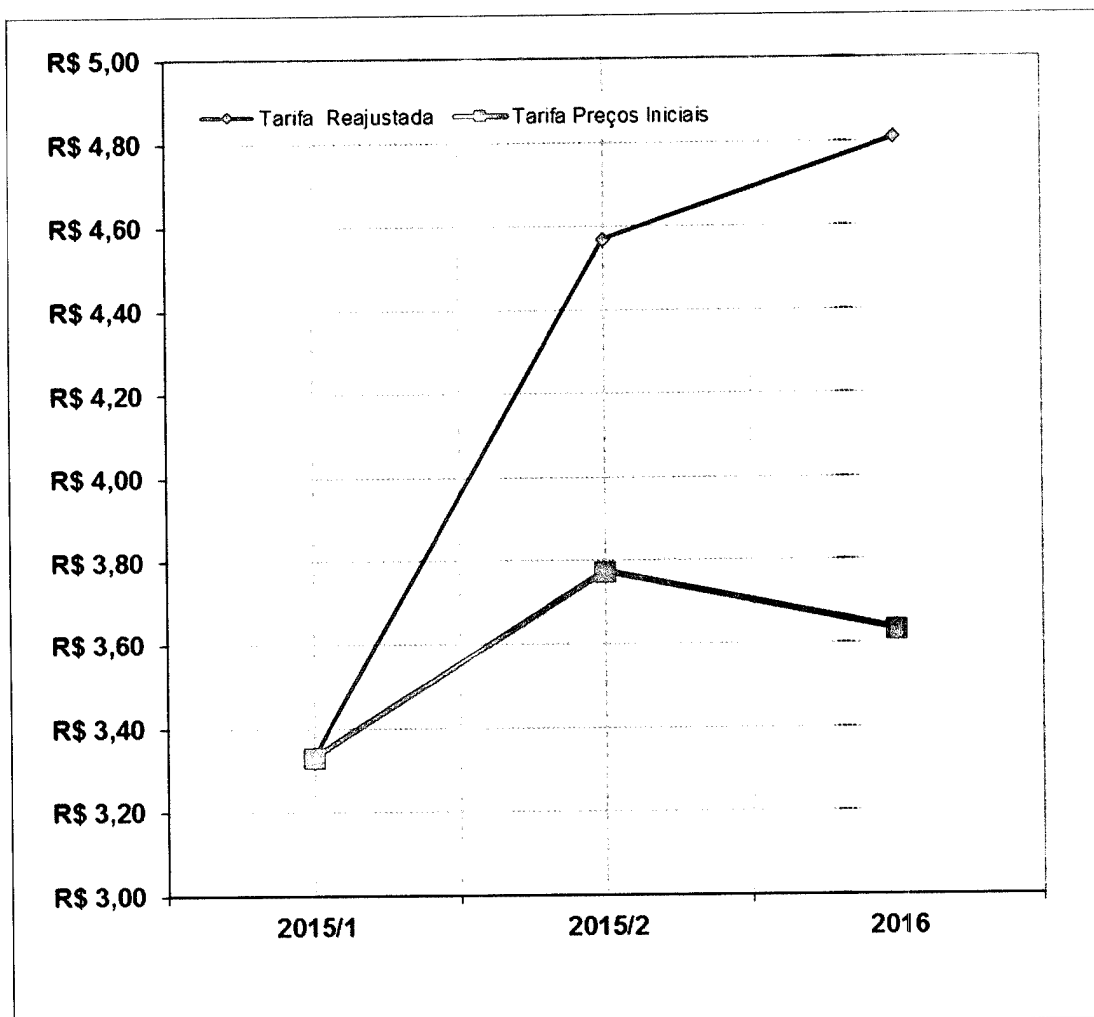
Quadro 6: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	Tarifa (R\$)	Variação %
Proposta de Tarifa	-	-	-	-		-
1ª, 2ª Rev. Extraordinária e Reajuste 2015	-	-	-	-	4,60	-
1ª Rev. Ordinária 3ª Rev. Extraordinária Reajuste	0,88416	-0,23837	-	-	4,80	4,35%

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

Handwritten signature

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

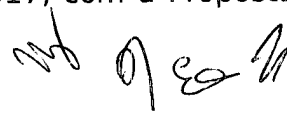


4 ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

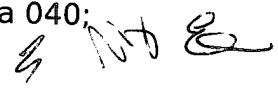
19. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente nota técnica.

20. Para análise da 2ª Revisão Ordinária e da 4ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

- i. Carta OF.GCC.130.2017, de 13 de março de 2017, com a Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio da Via 040;



- ii. Carta OF.GCC.0224.2017, de 18 de maio de 2017, com a Pleito de Reequilíbrio referente à abertura de Rota de Fuga na Praça P1;
- iii. Nota Técnica nº 102/2017/GEROR/SUINF, de 23/06/2017: análise da GEROR que avalia e mensura as Receitas Extraordinárias auferidas pela concessionária;
- iv. Nota Técnica nº 114/2017/GEROR/SUINF, de 07/06/2017: análise da GEROR que avalia e mensura as verbas de RDT efetivamente utilizadas pela concessionária;
- v. Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF, de 20/04/2017: análise da GEINV de Proposta da TBP, antes da manifestação da concessionária, referente às obras e serviços estabelecidos no PER da Via 040 para novos pleitos e investimentos previstos no PER para período na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária.
- vi. Nota Técnica nº 31/2017/GEINV/SUINF, de 05/06/2017: análise da GEINV de Proposta da TBP, após a manifestação da concessionária, referente às obras e serviços estabelecidos no PER da Via 040 para novos pleitos e investimentos previstos no PER para período na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária.
- vii. Nota Técnica nº 33/2017/GEINV/SUINF, de 19/06/2017: análise da GEINV de Proposta da TBP, referente aos Controladores e Redutores de Velocidade estabelecidos no PER da Via 040;
- viii. Atestado de Regularidade e Relatório Consolidado de Aspectos Econômico-Financeiros da CODEF/GEROR/SUINF, de 12/06/2017, Processo de Fiscalização nº 50510.024230/2017-39: avaliam como regular a situação econômico-financeira da Concessionária;
- ix. Memorando nº 251/2016/GEFOR/SUINF, de 12/07/2016: encaminha o Parecer Técnico nº 064/2016/GEFOR/SUINF, de 18/05/2016, que trata do cálculo do desconto de reequilíbrio em virtude do descumprimento das metas de ampliação de capacidade por parte da Via 040;



21. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, alterada pela Resolução nº 5.172/16, a concessionária VIA 040 apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da carta OF.GCC.130.2017, de 13 de março de 2017. Após a análise dessa proposta, a ANTT comunicou a concessionária sobre a revisão/reajuste através do Ofício nº 195/2017/SUINF, de 04/05/2017.

22. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, se manifestou por meio da Carta OF.GCC.0227.2017, de 17 de maio de 2017. Com base nessa proposta e manifestação da concessionária, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

4.1 Reajuste

4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

23. 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:

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

Onde:

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

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) do Contrato.

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

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

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

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

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."

24. O cálculo do IRT é definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato, transcrita abaixo:

“(xxvii) IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre setembro de 2012 e dois meses anteriores a data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_0$ (onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores a data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).”

25. 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)

4.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

26. Conforme já explicitado nesta Nota Técnica, a primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 30 de julho de 2016.

27. 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 variação do IPCA entre os meses de setembro de 2012 e maio de 2017 (dois meses anteriores à data-base de reajuste), representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de maio de 2017 e de setembro de 2012.

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



Quadro 7 Cálculo de IRT e variação inflação (%)

MÊS	IPCA
IPCA - SET/12 (apurado)	3.532,06
IPCA - MAI/17 (apurado)	4.843,41
Variação, últimos 12 meses (%)	3,60%

29. A partir dos números-índice do IPCA de maio de 2017 e de setembro de 2012, apurou-se o valor do IRT definitivo de 2017, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.843,41}{3.532,06} = 1,37127$$

30. Adicionalmente, 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. Apresenta-se no Quadro 8, síntese dos números-índice e variações entre períodos, que permitem o cálculo do IRT verbas.

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

MÊS	IPCA
abril/14 (apurado)	3.862,84
abril/16 (apurado)	4.591,18
Variação, últimos 12 meses (%)	10,36%

31. A partir dos números-índice do IPCA de abril de 2016 e de abril de 2014, apurou-se o valor do IRT-verbas para os valores do 3º ano concessão, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.591,18}{3.862,84} = 1,18855$$

32. Para tanto utiliza-se o IRT-verbas calculado para esta revisão no valor de 1,18855.

[Assinatura]

4.2 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária

33. 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.

34. 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 nas Resoluções ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, e na Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727, de 26 de maio de 2015.

35. 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:"

4.2.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP

36. 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



(i) 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 0 (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 E 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

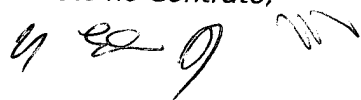
18.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

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

37. Conforme disposto no Anexo 6 – Fator C:

"1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no Contrato;



1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico –RDT, conforme previsto no Contrato;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da Tarifa de Pedágio na forma prevista no Contrato;

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da Tarifa de Pedágio no período anterior;

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da Tarifa de Pedágio;

1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do Fator Q, no montante a ser informado pela ANTT;

1.3.8 Aplicação das Receitas Extraordinárias na modicidade tarifária.

1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio.”

38. 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: (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;

b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;

c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;

d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual,

quando não utilizadas integralmente. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

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

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

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 príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

4.2.2 2ª Revisão Ordinária

39. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 3,84701, aprovada na 1ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária (em andamento) passa-se aos eventos da 2ª Revisão Ordinária da TBP.

40. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores C e D daqueles inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

41. Pontua-se, primeiramente, que o Fator Q (parcela relativa ao Nível de acidentes), conforme Anexo 7, item 1.5, do Contrato de Concessão, somente terá efeito a partir de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança de Tarifa de pedágio. Não tendo efeito, portanto, nesta revisão.

42. 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. Permanece, portanto, sem efeito na presente revisão.

43. A componente do Fator D referente às obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER,

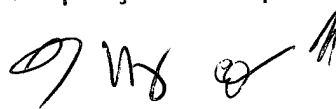
com aferição de competência da GEFOR/SUINF, somente tem efeito a partir da revisão ordinária imediatamente subsequente à avaliação do recebimento de cada parcela anual das obras de duplicação pela ANTT, conforme item 3.2 do Anexo 5 do Contrato. O marco inicial de contagem de 12 meses para cada meta anual de duplicação ocorreu um ano após o início da concessão.

44. Este período de avaliação e a aplicação automática do Fator D segue os termos do Contrato e do PER, assim conforme disposto no Parecer nº 02425/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, de 25 de novembro de 2016. Esse parecer apresenta o entendimento de que o descumprimento das metas de ampliação deve ser apurado um ano após a data de assunção do trecho rodoviário, considerando que as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independente de atraso na obtenção:

“36. Assim, em resposta à consulta da SUINF, em respeito às disposições contratuais, compartilhando o entendimento defendido na Nota nº 04155/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, concluímos que, para pleito de aplicação de desconto de reequilíbrio em razão do descumprimento das metas anuais de ampliação de capacidade da rodovia, o marco inicial deve ser a partir de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independentemente da obtenção da licença de instalação, em respeito ao disposto na subcláusula 10.3.2, c. Segundo nossa leitura do Contrato, deve-se portanto, apurar os eventuais descumprimentos anuais e fazer incidir desconto de reequilíbrio como se as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses, contados da assunção do trecho.”

45. O Memorando nº 063/2017/GEFOR/SUINF, de 08 de fevereiro de 2017, apresenta cronograma de apuração do Fator D, com a data estimada de envio das informações para consideração na Revisão Ordinária. No que tange à Via 040, considerando o aniversário da concessão em 22 de abril, as informações seriam encaminhadas à GEROR até 14 de novembro.

46. Diante do exposto, considerando que a parcela do desconto de reequilíbrio relativa ao descumprimento de parâmetros de desempenho do 2º ano da concessão já foi aplicada na 1ª Revisão ordinária, cabe aplicar nesta revisão a parcela do Fator D referente à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER.



I – Eventos inseridos nos Fatores

4.2.2.1 Fator D

47. Item de revisão ordinária, correspondente à avaliação do atendimento de Parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e de ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço, atestado pela Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR/SUINF.

48. A GEFOR/SUINF, por meio do Parecer Técnico nº 064/2016/GEFOR/SUINF, de 18/05/2016, informou que o percentual auferido, relativo ao descumprimento da primeira meta anual de ampliação de capacidade, relativa ao 2º ano de concessão é de 2,64603%.

4.2.2.2 Fator C

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

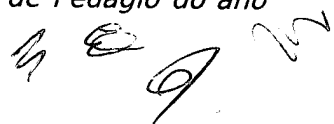
50. Todos os valores de entrada na Conta C, seguindo a metodologia, são a preços correntes do ano concessão de referência para a Revisão em curso. No presente caso, os valores que não estiverem a preços correntes no 3º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

51. Abaixo são apresentados os itens cujo impacto nas receitas da concessionária será acumulado na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C. Nesta primeira aplicação do Fator C, está se propondo que todos os eventos sejam repassados à Tarifa, não restando saldo a ser repassado para a próxima revisão.

52. 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.

$$\text{Taxa Juros} = [(1+i) \times (1+f)]$$

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.”

4.2.2.2.1 IRT provisório e Arredondamento

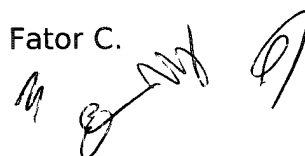
53. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 21 de abril de 2017, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior. Como o IRT apurado para o ano anterior na Nota Técnica nº 133/2016/GEROR/SUINF foi definitivo, não há necessidade de calcular-se qualquer ajuste do IRT.

54. A atualização do arredondamento 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. Consta na aba “Arredondamento” da planilha “Fator C”.

Quadro 9: Cálculo da diferença de arrecadação devido ao arredondamento

Praça	VDM equiv	Período 1 22/04/2016 a 29/07/2016			Período 2 30/07/2016 a 21/04/2017		
		Tarifa	Tarifa arredondada	Diferença	Tarifa	Tarifa arredondada	Diferença
P1 a P11	177.121,93	4,568511	4,6	-552.164,86	4,808721	4,8	410.876,04
TOTAL							-141.288,82

55. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 141.288,82 (cento e quarenta e um mil, duzentos e oitenta e oito reais e oitenta e dois centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.



56. É importante relatar que foi feito um ajuste no cálculo realizado na 1ª Revisão Ordinária (vide item 4.2.2.2.3 – IRT provisório e Arredondamento da Nota Técnica nº 133/2016/GEROR/SUINF), naquela ocasião, o cálculo do Fator C desconsiderou a parcela da tarifa do Fluxo de Caixa Marginal. O Quadro abaixo mostra como foi considerado e como deveria ter sido feito.

Quadro 10: Ajustes na diferença de arrecadação devido ao arredondamento do ano anterior

Arredondamento considerado na 1ª RO		Arredondamento que deveria ter sido considerado na 1ª RO		Diferença a ser considerada na conta C nesta 2ª RO (PC do ano 3)
Conta C	-1.485.660,67	Conta C	-1.530.069,02	Conta C (PC do ano 3)
FCM	-44.408,35	FCM	0,00	-48.547,74

57. Considerando que a diferença mostrada acima foi obtida com a tarifa reajustada com IRT vigente em 2015, é necessário convertê-la a preços de 2016, dividindo a diferença pelo IRT de maio de 2015 (preços iniciais) e multiplicando o resultado pelo IRT de maio de 2016 (preços do ano 3). Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 48.547,74 (quarenta e oito mil, quinhentos e quarenta e sete reais e setenta e quatro centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

4.2.2.2.2 Rota de Fuga

58. Através da Carta OF.GCC.0224.2017, de 18 de maio de 2017, a concessionária solicita reequilíbrio econômico-financeiro em razão da abertura de rota de fuga na Praça P1.

59. Apesar das tentativas de fechamento adotadas pela concessionária, houve impedimento judicial no que tange ao fechamento da referida rota de fuga, sob pena de aplicação de multa.

60. A concessionária apresentou um valor de R\$ 490.401,60, cerca de 21,2% de perda, baseada na diferença do número de veículos passantes na praça de pedágio e no contador de tráfego, da própria concessionária, localizado no km 92+500 da rodovia BR 040.

61. Existe no local um contador de tráfego, com câmera OCR, de responsabilidade da GEFIS/SUFIS/ANTT, porém este estava configurado para medir somente veículos pesados. Foi solicitada uma adequação na configuração

do contador da ANTT, de forma a poder refinar, na próxima revisão tarifária, os valores considerados na presente revisão.

62. Já que os dados disponíveis não são conclusivos, utilizamos, nesta primeira abordagem, os volumes de tráfego real entre agosto de 2015 e abril de 2017 da praça de pedágio, para verificar o comportamento do tráfego nesse período. Verifica-se que entre 2015 a 2017 houve uma tendência de perda de tráfego na praça P1, independente da rota de fuga. O percentual médio mensal dessa perda é de 2,53%.

Quadro 11: Cálculo da perda de tráfego independente da rota de fuga (VMDeq)

ago/16	set/16	out/16	nov/16	dez/16	jan/17	fev/17	mar/17	abr/17
494.883,50	490.698,50	486.021,50	448.503,00	501.053,00	464.703,00	404.175,50	432.840,00	267.460,50
ago/15	set/15	out/15	nov/15	dez/15	jan/16	fev/16	mar/16	abr/16
532.560,00	503.043,00	514.215,50	456.894,00	499.287,50	453.219,50	419.821,50	451.709,50	315.498,00
DIFERENÇA								
- 37.676,50	- 12.344,50	- 28.194,00	- 8.391,00	1.765,50	11.483,50	- 15.646,00	- 18.869,50	- 48.037,50
-7,07%	-2,45%	-5,48%	-1,84%	0,35%	2,53%	-3,73%		
Média				-2,53%				

63. A perda de tráfego efetiva em função da rota de fuga no mês de março, foi calculada considerando a diferença de volume de tráfego dos meses de março de 2016 (período sem fuga) e março de 2017 (período com fuga), observa-se que foi adotado o volume de tráfego proporcional à 16 dias do mês de março, visto que a utilização da rota de fuga iniciou em 16/03.

64. Para o mês de abril foi adotado o mesmo procedimento, porém o volume de tráfego adotado é proporcional a 21 dias, visto que o ano concessão 3, avaliado nesta revisão, finaliza em 21/04/2017.

65. Sobre o resultado das diferenças de tráfego dos meses de março e abril dos anos de 2016 e 2017, foi descontada a perda média de 2,53%, que independe da rota de fuga.

66. Assim, como resultado tem-se que o montante a ser reequilibrado no Fator C, considera o seguinte: Tráfego perdido do mês x tarifa R\$ 4,80 x proporção de dias em cada mês (16 dias mês de março e 21 dias mês de abril).



Quadro 12: Cálculo do Montante

mar/17	abr/17
432.840,00	267.460,50
mar/16	abr/16
451.709,50	315.498,00
Diferença	
18.869,50	48.037,50
Diferença aplicando uma perda média de 2,53%	
18.392,10	46.822,15
Montante (R\$) relativo à perda de 37 dias devido à rota de fuga (16/03/2017 a 31/04/2017)*	
45.564,95	152.247,51
Total	197.812,46

*Tráfego x tarifa R\$ 4,80 x proporção de dias em cada mês (16 dias mês de março e 21 dias mês de abril)

67. Após este cálculo, chegou-se em um saldo de R\$ 197.812,46 (cento e noventa e sete mil, oitocentos e doze reais e quarenta e seis centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

4.2.2.2.3 Isenção

68. Duas liminares suspenderam a arrecadação em dois municípios: Cristalina-GO e Conselheiro Lafaiete-MG. Em Cristalina a suspensão de arrecadação para veículos com placa do município começou em 09 de setembro de 2015. A suspensão de liminar 0007542-45.2016.4.01.0000, ajuizada perante o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, interrompeu os efeitos da liminar.

69. Por meio da carta OF GCC 0305-2016, a VIA 040 pleiteou a data de 23 de março de 2016 como referencial para o fim da isenção, alegando que a "... medida foi ajuizada direta e exclusivamente pela ANTT, sem participação da Concessionária..." e que a mesma só foi comunicada pela ANTT nesta data.

70. No entanto a publicação da intimação à Concessionária foi publicada no DOU de 16 de março de 2016, não podendo ser alegado desconhecimento após a divulgação. Com o intuito de esclarecer qual a data de corte a ser considerada para a perda de receita devido à isenção de pedágio em Cristalina-GO, recorreu-se a consulta à Coordenação de Instrução Processual (CIPRO/SUINF) por meio do Despacho nº 140/2016 GEROR/SUINF. A CIPRO/SUINF esclareceu, por meio do Despacho nº 349/2016/CIPRO/SUINF, que, de fato a VIA040 não poderia cumprir a decisão, enquanto não estivesse ciente do deferimento. No entanto, assevera que "... a partir da publicação da Suspensão de Liminar nº 0007542-45.2016.4.01.0000/GO, em 16/03/2016, cessaram-se os efeitos da medida

atacada, qual seja a isenção de pedágio para veículos emplacados no Município de Cristalina/GO, devendo os respectivos impactos financeiros serem apurados tão somente até tal marco temporal.”

71. Ambos os casos passaram por auditoria da Coordenação de Fiscalização Financeira (CODEF/GEROR/SUINF). O Parecer Técnico nº 007/GEROR/SUINF/2017, de 07 de junho de 2017, avaliou os dados transmitidos pela concessionária, por amostragem e métodos estatísticos.

72. É importante relatar que a isenção da praça P1 em Cristalina (entre o dia 09/09/2015 e 16/03/2016) já foi objeto de reequilíbrio na 1ª revisão Ordinária.

73. Promovidos os cálculos, o repasse à modicidade por meio da Conta C da perda de receita oriunda da isenção na praça de pedágio P10 – Conselheiro Lafaete da VIA040, resultou em um saldo positivo de R\$39.345,45 (trinta e nove mil, trezentos e quarenta e cinco reais e quarenta e cinco centavos).

4.2.2.2.4 Variação na alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

74. Considerando que o edital do trecho concedido à Via 040 solicitou que as propostas considerassem o ISSQN como segue, é necessário promover o reequilíbrio, com base no valor real da alíquota de ISSQN vigente em cada município:

“9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas:

(...)

II. a incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN para todos os municípios;”



Quadro 13: Alíquotas de ISSQN 2016 e 2017 (ano 3)

Município	UF	% em relação à extensão total	Leis (número e data)	Alíquota ISSQN	% Município
Brasília	DF	0,89%	Lei nº 25.508 / 2005	5,00%	0,045%
Valparaíso de Goiás	GO	0,93%	Lei nº 03 / 1998	5,00%	0,046%
Luziânia	GO	5,43%	Lei nº 2.642 / 2003	3,00%	0,163%
Cristalina	GO	10,39%	Lei nº 03 / 2007	5,00%	0,520%
Paracatu	MG	9,58%	Lei nº 48 / 2005	5,00%	0,479%
Lagoa Grande	MG	3,30%	Lei nº 20 / 2014	5,00%	0,165%
João Pinheiro	MG	11,22%	Lei nº 34 / 2010	5,00%	0,561%
São Gonçalo do Abaeté	MG	4,75%	Lei nº 1.275 / 2005	5,00%	0,237%
Três Marias	MG	5,30%	Lei nº 2.153 / 2009	3,00%	0,159%
Felixlândia	MG	5,82%	Lei nº 1.560 / 2003	5,00%	0,291%
Curvelo	MG	5,15%	Lei nº 85 / 2013	5,00%	0,258%
Paraopeba	MG	2,34%	Lei nº 1.653 / 1990	3,00%	0,070%
Caetanópolis	MG	1,43%	Lei nº 09 / 2005	3,00%	0,043%
Sete Lagoas	MG	2,84%	Lei nº 142 / 2011	5,00%	0,142%
Capim Branco	MG	0,53%	Lei nº 1.351 / 2015	5,00%	0,027%
Matozinhos	MG	0,21%	Lei nº 747 / 1978	3,00%	0,006%
Pedro Leopoldo	MG	0,27%	Lei nº 3.225 / 2011	2,00%	0,005%
Esmeraldas	MG	0,96%	Lei nº 2.035 / 2005	2,00%	0,019%
Ribeirão das Neves	MG	1,54%	Lei nº 142 / 2013	5,00%	0,077%
Contagem	MG	1,28%	Lei nº 118 / 2011	5,00%	0,064%
Belo Horizonte	MG	1,44%	Lei nº 10.692 / 2013	5,00%	0,072%
Nova Lima	MG	2,89%	Lei nº 1.911 / 2005	5,00%	0,144%
Itabirito	MG	2,11%	Lei nº 2.985 / 2014	5,00%	0,105%
Ouro Preto	MG	1,49%	Lei nº 88 / 2010	3,00%	0,045%
Congonhas	MG	1,37%	Lei nº 3.333 / 2013	5,00%	0,069%
Conselheiro Lafaete	MG	2,73%	Lei nº 22 / 2009	3,00%	0,082%
Cristiano Ottoni	MG	1,36%	Lei nº 13 / 2006	2,25%	0,031%
Carandai	MG	2,23%	Lei nº 92 / 2011	5,00%	0,111%
Ressaquinha	MG	1,08%	Lei nº 1.085 / 2009	5,00%	0,054%
Alfredo Vasconcelos	MG	0,80%	Lei nº 364 / 2010	5,00%	0,040%
Barbacena	MG	3,23%	Lei nº 3.246 / 1995	5,00%	0,161%
Oliveira Fortes	MG	0,70%	Lei nº 498 / 1996	2,00%	0,014%
Santos Dumont	MG	2,35%	Lei nº 6 / 2014	5,00%	0,118%
Ewbanck da Câmara	MG	0,67%	Lei nº 3 / 2005	5,00%	0,033%
Juiz de Fora	MG	1,37%	Lei nº 12.896 / 2013	5,00%	0,069%
Total		100%	Total (Alíquota ponderada do ISSQN)		4,526%

75. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN efetivo realiza-se por meio de cálculo de diferença da receita aferida com alíquota efetiva de aproximadamente 4,526% e a receita que seria auferida com a alíquota a 5,00%; com base na diferença dos resultados de se obtém a variação monetária de tributo a ser incluso na "Conta C". O procedimento consta na aba "ISSQN" da planilha "Fator C".

Quadro 14: ISSQN

Receita Total	ISSQN pago no ano 3 - alíquota efetiva de 4,526%	ISSQN calculado sobre a Receita com alíquota de 5%	Diferença de imposto
311.755.067,7338	14.109.738,28	15.587.753,39	- 1.478.015,11

76. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 1.478.015,11 (um milhão, quatrocentos e setenta e oito mil, quinze reais e onze centavos) a ser deduzido da Conta C para posterior aferição do Fator C.

77. É importante relatar que foi feito um ajuste no cálculo realizado na 1ª Revisão Ordinária (vide item 4.2.2.3.4 – Variação na alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) da Nota Técnica nº 133/2016/GEROR/SUINF), naquela ocasião, o cálculo do Fator C desconsiderou a parcela da tarifa do Fluxo de Caixa Marginal. O Quadro abaixo mostra como foi considerado e como deveria ter sido feito.

Quadro 15: Ajustes na diferença de arrecadação devido à alíquota de ISSQN vigente no ano anterior

ISSQN considerado na 1ª RO (conta C)		ISSQN que deveria ter sido considerado na 1ª RO		Diferença a ser considerada na conta C nesta 2ª RO (PC do ano 3)
Conta C	- 1.009.596,29	Conta C	-1.047.951,51	Conta C (PC do ano 3)
FCM	-30.178,16	FCM	0,00	-41.930,38

78. Considerando que a diferença mostrada acima foi obtida com a tarifa reajustada com IRT vigente em 2015, é necessário convertê-la a preços de 2016, dividindo a diferença pelo IRT de maio de 2015 (preços iniciais) e multiplicando o resultado pelo IRT de maio de 2016 (preços do ano 3). Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 41.930,38 (quarenta e um mil, novecentos e trinta reais e trinta e oito centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

4.2.2.2.5 Receitas extraordinárias e custos associados

79. 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)“

80. 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 anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16.

(...)

Art. 6º A ANTT, em casos excepcionais, por solicitação fundamentada da Concessionária, poderá autorizar a apropriação posterior das receitas de que trata a alínea “a” do inciso I do art. 2º, em função de seu efetivo recebimento. ”

81. Na Carta OF.GCC.0227.2017, de 17 de maio de 2017, a concessionária solicita que sejam revertidas à modicidade tarifária as receitas efetivamente recebidas em caixa, porém de acordo com a Resolução ANTT nº 2.552, de 14.2.2008, artigo 9º, os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias deverão ser apurados pelo regime de competência.



82. Ainda de acordo com a Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, artigo 2º as receitas acessórias têm base nos valores faturados pela concessionária. Além disso não foi demonstrado nenhum caráter excepcional para que fosse invocado o artigo 6º da referida Resolução.

83. A concessionária também apresentou no seu pleito a aplicação de alíquotas de PIS e COFINS enquadradas no regime cumulativo de tributação sujeitas à aplicação de alíquotas combinadas de 14,25%, conforme carta OF.GCC.0263.2017, de 26 de junho de 2017.

84. A respeito da dedução dos impostos, observa-se que para haver impacto neutro no caso das receitas extraordinárias, é necessário que o resultado líquido positivo, arrecadado no ano em análise (ano t), seja igual ao resultado líquido negativo do ano de incidência do Fator C (ano t+1). Assim, esse efeito somente é verificado quando é revertido para a modicidade tarifária a divisão da receita extraordinária bruta, menos os tributos de PIS/COFINS/ISS, menos os custos associados e 15% da receita extraordinária bruta, sobre (1- PIS/COFINS/ISS). Ou seja, o valor de base de cálculo de IR e CSLL sobre (1- PIS/COFINS/ISS). Dessa forma, foi adotada a fórmula:

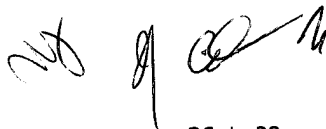
$$\text{Receita Bruta} * (1 - 14,25\%) - \text{custos associados e } 15\% \text{ da Rec. Bruta} / (1 - 14,25\%)$$

85. Dessa forma, considerando os valores apresentados na Nota Técnica nº 102/2017/GEROR/SUINF, o método de cálculo apresentado e promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, resultou em um saldo negativo de R\$ 17.532.006,17 (dezessete milhões, quinhentos e trinta e dois mil, seis reais e dezessete centavos).

4.2.2.2.6 Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

86. Para o RDT ao 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."

87. Para o reajuste da verba de R\$ 1.609.806,00 , a preços iniciais, para preços do Ano 3 de R\$ 1.843.655,00, foi utilizado o IRT verbas, descrito no item 4.1.2 desta Nota Técnica.

88. Conforme a prestação de contas avaliada por meio da Nota Técnica nº 114/2017/GEROR/SUINF, a Concessionária utilizou um valor de R\$ 1.923.931,40 a Preços Iniciais, superior a verba de RDT , R\$ 1.609.806,00 por isso nenhum valor foi revertido à modicidade tarifária.

4.2.2.2.7 Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

89. Item de Revisão Ordinária, disciplinado na subcláusula 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\$ 1.333.583,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três 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"

90. A Nota Técnica nº 25/2017/GEINV/SUINF, de 18/05/2016, avaliou os montantes informados pela concessionária de uso da verba e calculou os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária. Além dos valores relativos ao ano concessão 3, a GEINV reavaliou aqueles que tinham sido revertidos à modicidade tarifária nos anos 1 e 2, por meio da 1ª Revisão Ordinária.

91. Conforme metodologia utilizada para o reequilíbrio de RDT, na sessão anterior, os valores de verbas relativos aos anos 1 e 2 devem ser levados a preços correntes do 3º ano concessão para inserção na Conta C.

92. Na 1ª Revisão Ordinária foi considerada a utilização de um montante de R\$ 869.147,91 (oitocentos e sessenta e nove mil, cento e quarenta e sete reais e noventa e um centavos), tendo sido revertido para a modicidade tarifária o valor de R\$ 130.159,62 relativo à não utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, no 1º ano de concessão. Entretanto, a GEINV reavaliou estes valores, tendo sido comprovada o uso da verba no montante de R\$ 969.141,18 (novecentos e sessenta e nove mil, cento e quarenta e um reais e dezoito centavos), restando um saldo contratual de R\$ 20.858,82 (vinte mil, oitocentos e cinquenta e oito reais e oitenta e dois centavos), a preços iniciais (data de assunção), que deverá ser restituído à Concessionária no reequilíbrio do Contrato de Concessão, conforme previsão contratual do Fator C.

93. Na 1ª Revisão Ordinária também foi revertido o montante de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais) para a modicidade tarifária relativo à não utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, no 2º ano de concessão. Com a nova análise da GEINV, foi comprovada a aquisição de equipamentos no montante de R\$ 894.411,84 (oitocentos e noventa e quatro mil, quatrocentos e onze reais e oitenta e quatro

centavos), a preços iniciais, que deverá ser restituído à Concessionária no reequilíbrio do Contrato de Concessão, conforme previsão contratual do Fator C.

94. Para o 3º ano Concessão, a concessionária não utilizou a verba de segurança no trânsito, devendo ser revertido o montante de R\$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais, para a modicidade tarifária.

95. O montante revertido para modicidade tarifária, na Conta C, referente aos três anos de concessão é de R\$ 5.235,70 (cinco mil, duzentos e trinta e cinco reais e setenta centavos), a preços correntes.

Quadro 16: Segurança no Trânsito: PRF

Verba	Ano 1 22.04.2014 - 21.04.2015	Ano 2 22.04.2015 - 21.04.2016	Ano 3 22.04.2016 - 21.04.2017	Total p/ conta C (PC do ano 3)
Verba anual (PI)(R\$)	990.000,00	990.000,00	990.000,00	5.235,70
Verba utilizada (PI)(R\$)	969.141,18	894.411,84	0,00	
Diferença (PI)(R\$)	20.858,82	95.588,16	-990.000,00	
P/ conta C (PC ano 3)(R\$)	118.847,04	1.063.053,54	-1.176.664,89	

96. Por sua vez, os valores, a preços iniciais, não utilizados pela concessionária para o atendimento de Redução de Acidentes durante o 3º ano concessão foi de R\$ 343.583,48 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais e quarenta e oito centavos). O impacto desses ajustes incluindo o repasse para a modicidade tarifária do montante não utilizado da verba anual, para Redução de Acidentes resulta em modicidade tarifária por meio de um montante negativo de – R\$ 408.365,71 na Conta C.

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

97. No terceiro ano concessão, ora sob análise, vigoraram dois conjuntos de tarifas nas praças de pedágio. O primeiro conjunto, em vigor entre 22 de abril de 2016 e 29 de julho de 2016, compreendia um acréscimo tarifário para fazer frente ao passivo de arrecadação em razão dos eixos suspensos isentos pela Lei 13.103/15, desde a abertura das praças até 21 de abril de 2016, e também uma previsão de perda ao longo do terceiro ano concessão. O segundo conjunto de tarifas, em vigor entre 30 de julho de 2016 e 21 de abril de 2017, somente continha este acréscimo relativo à previsão de perda.

WY 9/8

98. Como já há disponibilidade de dados para o terceiro ano concessão é possível aferir a perda efetiva vis-à-vis a perda projetada. Por meio do uso de (i) dados de tráfego (VDM) do Ano 3; (ii) tarifas sem arredondamento com a incidência dos respectivos acréscimos e sem sua incidência; e (iii) a quantidade de eixos suspensos isentos, é possível aferir a diferença de arrecadação nas praças de pedágio.

99. Observa-se que durante o primeiro período, 22 de abril de 2016 e 29 de julho de 2016, a concessionária arrecadou R\$ 4.707.579,23 a maior. No segundo período a arrecadação, entre 30 de julho de 2016 e 21 de abril de 2017, foi a menor em R\$ 686.058,46.

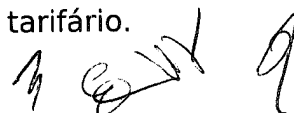
100. Após esses cálculos será necessário reverter à modicidade o montante total de R\$ 4.021.520,77, em decorrência do ajuste de eixos suspensos, por meio de dedução da Conta C e posterior aplicação do Fator C.

101. Ressalta-se que a tarifa de contrato que entrará em vigor a partir dessa revisão considerará a perda de receita de 6,59%, que resulta em um impacto na tarifa de 7,06%: $[(1/1-6,59\%)-1] = 7,06\%$. Na revisão ordinária do ano seguinte, caso o percentual de perda de receita de eixo suspenso seja diferente do adotado haverá necessidade de reequilíbrio por meio do Fator C. Assim, a tarifa de contrato será $R\$ 3,22528 \times (1+6,59\%) = R\$ 3,43798$.

4.2.2.2.9 Incidência de IOF sobre empréstimos do BNDES

102. O Decreto nº 8.511, de 07 de outubro de 2014, revogou o inciso XXX do caput do art. 8º do decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, o qual reduzia a zero a alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) nas operações de crédito do BNDES. O Ofício Circular nº 018/2016/GEROR/SUINF informou à concessionária o teor do Parecer nº 01668/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, o qual entende pela necessidade de reequilíbrio em decorrência da alteração legal.

103. Após a avaliação documental probatória da arrecadação de IOF originada de empréstimos tomados junto ao BNDES, chega-se ao montante de R\$ 1.763.714,26 em favor da concessionária. Este valor, conforme aba "IOF" da planilha de "Fator C", é acrescido à Conta C para reequilíbrio tarifário.



4.2.2.3 Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

4.2.2.3.1 Cálculo da TIR

104. Cabe ressaltar que, atualmente, a concessão possui um único Fluxo de Caixa Marginal (FCM), criado em 2015, por ocasião da Resolução ANTT nº 4.699, de 13/05/15, com TIR 9,43%. Em função dos novos investimentos inseridos nesta revisão, será avaliada a necessidade de abertura de fluxo de caixa com TIR diferente.

105. 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 Resolução ANTT 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.

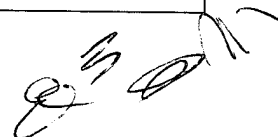
106. Conforme previsto na Resolução ANTT nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução ANTT nº 4.075/13, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

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

Quadro 17: 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 ANTT nº 4.075/2013 e 4.296/2014



108. É importante salientar que no Anexo V da Resolução ANTT 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.

109. Conforme previsto no art. 8º da Resolução ANTT 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).

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

Quadro 18: 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)

111. Para o caso desta 2ª Revisão Ordinária e da 4ª Extraordinária, foram incluídos novos investimentos em novo Fluxo de Caixa Marginal (FCM2). Considerando que os investimentos incluídos são menores que R\$ 20 milhões a preços de maio de 2012 e que o prazo da concessão é de 30 anos, a concessionária enquadra-se no 3º estágio. Assim, os novos investimentos serão incluídos no fluxo de TIR igual a 9,95%, o FCM.

4.2.2.3.2 Inserção do tráfego real no FCM

112. O Fluxo de Caixa Marginal considera a substituição do tráfego projetado (EVTE) pelo real. Como não houve cobrança de pedágio no ano 1, nesse ano, o tráfego foi considerado nulo na aba “tráfego” do FCM para todas as praças de pedágio.



113. Com base no tráfego real do dia 22/04/2016 a 21/04/2017 (3º ano concessão), calculou-se o VDM do ano 3 de cada praça de pedágio, que foi lançado na aba “tráfego” do FCM.

114. No que diz respeito à projeção de tráfego dos anos 4 a 30 no Fluxo de Caixa Marginal, adotou-se a taxa de crescimento anual do EVTE, tendo como base os dados reais do ano 3. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

115. Cabe observar que, futuramente, caso a taxa de crescimento de proposta não se mostre a mais adequada para a elaboração da projeção de tráfego, ela poderá ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade.

116. A inserção do tráfego real na aba “Tráfego” resulta em impacto tarifário de 2,06%, com acréscimo na TBP/km de R\$ 0,081831.

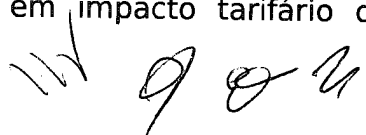
117. A adoção do tráfego real no FCM adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, a aplicação do percentual de perda de receita devido a essa isenção sobre o valor da TBP no FCM para considerar os efeitos dos eixos suspensos.

4.2.2.3.3 Ajustes no FCM de itens considerados via Fator C

118. Conforme disposto nos itens 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.4 desta Nota Técnica, a consideração dos efeitos do arredondamento do ano anterior, bem como da alíquota de ISSQN vigente deveria ter sido feita via o fator C, assim estes impactos foram considerados, na presente revisão, no referido Fator, devendo ser excluídos os ajustes feitos na 1ª Revisão Ordinária, via Fluxo de Caixa Marginal.

119. A exclusão dos efeitos do arredondamento da parcela da tarifa oriunda do Fluxo de Caixa Marginal resulta em impacto tarifário de 0,001%, com acréscimo na TBP/km de R\$ 0,000048.

120. A exclusão dos efeitos do ISSQN da parcela da tarifa oriunda do Fluxo de Caixa Marginal resulta em impacto tarifário de 0,001%, com acréscimo na TBP/km de R\$ 0,000036.



121. Ainda, houve necessidade de corrigir o erro material da planilha de fluxo de caixa relacionado à tarifa média ponderada do ano concessão.

122. A planilha de fluxo de caixa não considerava a existência de duas tarifas no ano concessão: uma antes do reajuste e outra após o reajuste. Assim, a correção deste erro material resulta em impacto tarifário de 2,63%, com acréscimo na TBP/km de R\$ 0,101747.

4.2.3 4ª Revisão Extraordinária

123. As Notas Técnicas nº 22/2017/GEINV/SUINF e nº 31/2017/GEINV/SUINF, apresentaram a esta GEROR também itens do PER a serem revistos, em caráter extraordinário.

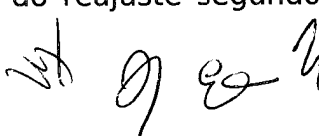
124. Os itens do PER considerados na 4ª Revisão Extraordinária podem ser observados no Quadro a seguir.

Quadro 19 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal 1

Itens revisados	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM1	
Mobilização/desmobilização (investimento)	-0,016524
Mobilização/desmobilização (taxa administrativa de 6,24%)	0,000086
FCM2	
Controlador/Redutor de Velocidade PER (investimento)	0,01467
Controlador/Redutor de Velocidade PER (taxa administrativa de 6,24%)	0,00074

4.2.4 Efeito final das revisões ordinária e extraordinária

125. O impacto conjunto da 2ª Revisão Ordinária e da 4ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP e do reajuste segundo o IRT definitivo podem ser observados nos quadros abaixo.



Quadro 20 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal

Itens revisados	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM 1	
Substituição do tráfego projetado pelo real	0,08183
Mobilização/desmobilização (investimento)	-0,01652
Mobilização/desmobilização (taxa administrativa de 6,24%)	0,00009
Ajustes arredondamento	0,00005
Ajustes ISSQN	0,00004
Ajustes tarifa ponderada	0,10175
Tarifa acumulada	0,16722
Tarifa acumulada + Tarifa FCM 1ª RE	0,81430
FCM 2	
Controlador/Redutor de Velocidade PER (investimento)	0,01467
Controlador/Redutor de Velocidade PER (taxa administrativa de 6,24%)	0,00074
Tarifa acumulada	0,01541

Quadro 21 – Itens da Conta C

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Arredondamento Ajuste Ano 1	-48.547,74
Arredondamento Ano 3	-141.288,82
Isenção	39.345,45
Δ ISSQN Ano 3	-41.930,38
ISSQN Ajuste 1ª RE	-1.478.015,11
Δ Ajuste eixos suspensos	-4.021.520,77
Segurança no trânsito: PRF	5.235,70
Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-408.365,71
RDT	0
Receitas Extraordinárias	-17.307.065,63
IOF	1.763.714,26
Rota de Fuga	197.812,46
Saldo Conta C	-21.440.626,29

Quadro 22 – Cálculo Fator C

Montante aplicado (Cdt+1)	-21.440.626,29
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-17.163.637,95
Fator C anterior (ct)	-0,23837
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt)	64.649.506,00
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt-1)	68.575.376,18

Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	60.948.387,87
Taxa de juros (rt)	19,63%
Fator C (ct+1) (R\$ correntes)	-0,38619

4.3 Atualização da Tarifa revisada por praça

126. Considerando-se o IRT definitivo de 1,37127, bem como a nova TBP de R\$ 3,90721, identificam-se os novos valores para a tarifa, na categoria 1, como sendo de:

Quadro 23 – Cálculo da tarifa por praça (2ª RO, 4ª RE e reajuste)

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT	Fator X	Fator C
P1 a P11	4,82988	4,80	3,90721		2,64603%	0,00	1,37127	0,00	-0,38619
			TBP FCM	TBP contrato					
			0,46923	3,43798					

Tarifa de Pedágio = $TCP * TBP * (1 - D - Q) * (IRT - X) + C$

*TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R\$ 3,22528) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso. A perda de receita por eixo suspensos é de 6,59% e o acréscimo necessário na tarifa é de 6,187% = $(1 / (1 - 6,187\%) - 1)$.

**O reajuste corresponde à uma variação de 3,6%, em relação ao IRT vigente do período anterior.

127. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as Tarifas antes e depois do arredondamento na 1ª Revisão Ordinária/3ª Revisão Extraordinária e 2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária.

Quadro 24 – Percentual de variação tarifária em relação à tarifa anterior

Praça Pedágio	1a RO e 3a RE		2a RO e 4a RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	4,80872	4,80	4,82988	4,80	0,44%	0,00%

5. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

128. Em atendimento ao Memorando Circular nº 004/2017/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional - GEFOR encaminhou o Memorando nº 105/2017/GEFOR/SUINF, fl. 116, atestando a regularidade técnico-operacional e contratual da Via040. Outrossim, informa que não há óbice ao processo de revisão e reajuste em curso.



129. O Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2017 e Atestado de Regularidade Fiscal da Via040 em referência aos aspectos econômico-financeiros, validam a regularidade da concessionária nestes quesitos.

130. Da mesma forma, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV informou, por meio do Memorando nº 204/2017/GEINV/SUINF, de 16 de março de 2017, juntado à fl. 116, que não existe óbice, por parte daquela gerência, para aprovação do reajuste da TBP da Via 040.

131. Em tempo, informamos que em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002, ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514– 3.4.1.11/2010 e à Portaria ANTT nº 467, de 21/09/2015, foram encaminhados à Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE o ofício nº 257/2017/SUINF, de 14 de junho de 2017, e ao Ministério dos Transportes o ofício nº256/2017/SUINF, de 14 de junho de 2017, informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária Via 040.

6. TABELA DE TARIFAS

132. Considerando as tarifas de pedágio por praça resultantes da 2ª Revisão Ordinária e da 4ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT de 1,37127, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P11 a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \frac{\text{Tarifa de Pedágio Arredondada}}{\text{Multiplicador da Tarifa}}$$

133. Seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a serem praticadas nas praças P1 a P11.



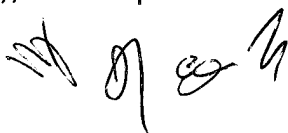
Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,80
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,20
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	14,40
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	9,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	19,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	24,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	28,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,40
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

7.

7. CONCLUSÃO

134. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 2ª Revisão Ordinária e a 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Via 040, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

135. O processo de reajuste indicou o percentual de 3,6% (três inteiros e oito centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.



136. A 2ª Revisão Ordinária e a 4ª Revisão Extraordinária alteram as tarifas aprovadas na 1ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária para as diversas praças, conforme demonstrado no quadro 24. Observa-se que, antes do arredondamento a tarifa aumentou 0,44% em relação àquela aprovada na 1ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária.

137. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 2ª Revisão Ordinária e da 4ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Via040, cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio, para a categoria 1, a ser praticada pela concessionária, para R\$ 4,80 (quatro reais e oitenta centavos), nas praças de pedágio P1 a P11, com vigência a partir de 30 de julho 2017.

