

NOTA TÉCNICA Nº 95 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 09 de julho de 2015.

- Referência:** Processo nº 50500.113655/2015-79
- Interessado:** Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.
- Assunto:** Estimativa de perda de receita devido à entrada em vigor da Lei 13.103 e do Decreto nº 8.433 – isenção de pedágio para veículos com eixos suspensos.

I - INTRODUÇÃO

1. Esta nota técnica apresenta análise da perda de receita da Via 040 – Concessionária BR 040 S.A. - em decorrência da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, Lei dos Caminhoneiros.
2. A referida lei prevê em seu art.17 que "os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos." Ao regulamentar esta lei, o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, dispõe, no art. 2º §2º, "...consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos...".



3. Esta nota técnica se baseou nas informações apontadas no Relatório de Apoio à Análise nº 002/I.c/2015, apresentado no Anexo I desta nota técnica, e nas informações enviadas à Agência pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A., que se responsabiliza por todos os dados apresentados.

II – PLEITO DE REEQUILÍBRIO E METODOLOGIA ADOTADA PELA VIA 040

4. A Via 040 – Concessionária BR 040 S.A., por meio da carta PC 0126/2015, retificada pela carta PC 0159/2015, apresentou o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por conta da isenção de eixos suspensos de veículos de carga instituída pela Lei 13.103 e pelo Decreto nº 8.433.

5. A metodologia adotada pela concessionária para estimar o potencial de eixos que deixariam de ser cobrados com a aplicação da Lei 13.102/15 consiste no produto dos fatores: tráfego pedagiado, quantidade de veículos de carga que circulam vazios pela rodovia e potencial de eixos que cada composição veicular pode suspender.

III – PERDA DE RECEITA APURADA PELA VIA 040

6. Para calcular a perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos, a concessionária levantou os dados de tráfego do ano 1 do EVTE, o percentual médio



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

de veículos de carga vazios (38,8%) e potencial de eixos que cada composição veicular pode suspender (ABCR).

7. O produto destes dados é a estimativa do potencial de eixos suspensos dos veículos vazios ao longo da BR-040. A partir dessa informação, foi calculado o seguinte percentual devido à isenção dos eixos suspensos:

Quadro 1: Percentual de perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos, considerando 38,8% de veículos de carga vazios.

PERDA DE RECEITA
11,70%

8. A concessionária também apresentou a simulação de um cenário em que considera que, com base no texto do art. 2º, § 2, da lei 13.103/2015, "consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspenso...", todos os veículos que trafegarem pela rodovia poderão, no pior dos casos, fazer uso do potencial máximo de suspensão de eixos, independentemente de estarem carregados, ou não.

9. Assim, a VIA 040 recalculou o volume médio diário de eixos suspensos, agora considerando todos os veículos de carga, vazios ou carregados, com o potencial máximo de eixos suspensos, e chegou ao seguinte percentual de perda de receita:



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

Quadro 2: Percentual de perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos, considerando todos os veículos de carga utilizando o percentual máximo de eixos suspensos.

PERDA DE RECEITA
30,15%

III – ANÁLISE DA PERDA DE RECEITA

10. A metodologia apresentada pela VIA 040 para estimativa da perda de receita, que consiste no produto do volume de tráfego pelo potencial de suspensão de eixos da ABCR e pelo percentual de veículos vazios, foi recentemente aceita pela ANTT em processo de recomposição tarifária da concessionária CONCEBRA.

11. Como ocorreu no caso da CONCEBRA, os dados do tráfego e do percentual de veículos vazios foram retirados dos estudos de viabilidade, aprovados pela ANTT e pelo TCU, e utilizados na estruturação do processo licitatório.

12. O impacto do percentual de veículos vazios com eixos suspensos sobre a receita da concessionária desconsidera o percentual de veículos carregados que poderão transpor as praças de pedágio com os eixos suspensos, mesmo não estando vazios.



13. Considerando esta possibilidade, a VIA 040 levantou a situação extrema em que todos os veículos que trafegarem pela rodovia poderão fazer uso do potencial máximo de suspensão de eixos, independentemente de estarem carregados ou não. Esse cenário desconsidera o percentual de veículos carregados que poderão transpor as praças de pedágio sem suspender os eixos.

14. Assim, o estudo da concessionária definiu, com base nos dados de domínio da ANTT, 2 limites extremos para os impactos que a isenção dos eixos suspensos poderá causar sobre a tarifa. Em ambas as situações, todos os veículos vazios farão uso do potencial máximo de suspensão de eixos, a diferença se fará nos veículos carregados, como demonstrado no quadro a seguir:

Quadro 3: Situações limite de veículos carregados com eixos suspensos.

Situação limite 1	Situação limite 2
<p>Todos os veículos vazios com todos os eixos possíveis levantados e todos os veículos carregados (não vazios) com todos os eixos baixados</p> <p>Perda de receita: 11,70 %</p>	<p>Todos os veículos vazios com todos os eixos possíveis levantados e todos os veículos carregados (não vazios) com todos os eixos possíveis levantados</p> <p>Perda de receita: 30,15 %</p>

15. O estudo da concessionária expõe estas duas situações extremas mas não avalia o intervalo entre os dois limites.

III.I – Suspensão dos eixos dos veículos totalmente carregados.

16. A situação limite 2, que causa uma perda de receita de 30,15%, será rechaçada, uma vez que considera a possibilidade de que veículos totalmente carregados poderiam suspender os eixos. Nesse caso, ressalta-se que o desgaste dos pneus e do próprio veículo não incentiva a suspensão dos eixos dos veículos totalmente carregados.

III.II – Suspensão dos eixos dos veículos totalmente vazios.

17. A situação limite 1, que causa uma perda de receita de 11,70%, e que considera que somente os veículos vazios suspenderão os eixos, será aceita, visto que resulta da aplicação direta da Lei 13.103.

III.III – Suspensão dos eixos dos veículos parcialmente carregados.

18. Nesse caso específico, deve-se ressaltar que, por determinado período, todos os eixos que transpuserem as praças de cobrança suspensos, ressalvada possibilidade de fiscalização pela autoridade de trânsito da condição de vazio, serão

isentados do pagamento do pedágio. Assim, é razoável estimar a parcela adicional de perda de receita por eixos suspensos de veículos parcialmente carregados.

19. Assim, ainda que o Decreto 8.433 ressalve, através do parágrafo 2º do art. 2º, que a condição de vazio possa ser objeto de fiscalização pela autoridade de trânsito, coibindo, assim, a suspensão de eixos por veículos não vazios, é possível que uma parcela dos motoristas assuma os riscos de penalidades pelos benefícios tarifários

20. Essa premissa é especialmente razoável se considerado que as autoridades de trânsito não estavam preparadas para esse tipo de atividade, que demanda planejamento e uma grande soma de recursos orçamentários, não previamente realizados, uma vez que os recursos dos órgãos públicos são definidos anualmente e que a lei foi publicada em março de 2015 e passará a se aplicar a cobrança de pedágio na Via 040 em julho do mesmo ano.

21. Conforme NT nº 74/2015/GEROR/SUINF (Anexo II), que analisou a estimativa de perda de receita devido à isenção de Eixos Suspensos na CONCEBRA, considerou-se que a parcela de perda de receita correspondente aos eixos suspensos de veículos parcialmente carregados seria de 3,2%.

22. Ao se considerar a premissa de que os usuários da Via 040, afetados pela Lei, adotarão comportamento semelhante ao dos usuários da CONCEBRA, e que a natureza das cargas também pode ser comparável, pode-se, por analogia,



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

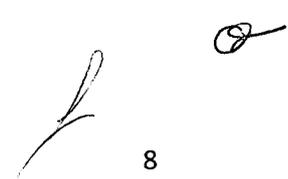
considerar que a parcela de perda de receita correspondente aos eixos suspensos de veículos parcialmente carregados pode ser calculada da seguinte forma:

$$\% \text{ de veíc. parcialm. carreg. com eixo susp.} = 3,2\% \times \frac{61,2\%}{59,0\%} = 3,3\%$$

Em que:

- 3,2% é a parcela de perda de receita correspondente aos eixos suspensos de veículos parcialmente carregados considerados na CONCEBRA (NT nº74/2015/GEROR/SUINF);
- 61,2% é o percentual de caminhões carregados estimado pela Via 040 (Rel. de Apoio à análise nº 002/l.c/2015);
- 59,0% é o percentual de caminhões carregados estimado pela CONCEBRA (Anexo III NT nº74/2015/GEROR/SUINF).
- 3,3% é a parcela de perda de receita correspondente aos eixos suspensos de veículos parcialmente carregados na Via 040.

23. Cabe ressaltar que o adicional de perda de receita devido à isenção de eixos suspensos de veículos parcialmente carregados envolve premissas que podem não se confirmar na prática, podem ocorrer desvios tanto para mais quanto para menos. Talvez nem todos os veículos parcialmente carregados com eixos suspensos passem a suspender todos os eixos possíveis, ou outros veículos carregados passem a suspender eixos. As chances de ocorrência desses casos e seus impactos não são possíveis de serem mensurados pela ANTT, com base nos dados disponíveis.



IV – CONCLUSÃO

24. Da análise do pleito de reequilíbrio e da metodologia adotada pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A. - para estimar a perda de receita devido à entrada em vigor da Lei 13.103 e do Decreto nº 8.433 (isenção de pedágio para veículos com eixos suspensos), considera-se possível aceitar a perda de 11,7% da receita de pedágio, em decorrência da isenção de eixos suspensos instituída pela Lei 13.103.

25. Ainda, é razoável admitir que uma parcela da demanda de veículos pesados suspenda eixos, mesmo parcialmente carregados, valendo-se do disposto no art. 2º §2 do Decreto 8.433, entretanto não dispomos de informações mais precisas para estimar tal parcela. O percentual de 3,3% foi estimado nesta nota técnica assumindo-se metodologia aplicada em caso semelhante, com características de demanda semelhantes. Sobre essa parcela, esta área técnica entende que o mérito, a metodologia e os cálculos são aceitáveis e razoáveis, mas a confiabilidade dos dados não pode ser verificada/auditada, como indicado em nota técnica anexa. Dessa forma, sugere-se questionar a Diretoria da ANTT sobre a possibilidade de considerar a parcela de perda em revisão extraordinária da tarifa de pedágio da concessionária.



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

26. Em qualquer das hipóteses, cabe destacar que as previsões de perda de receita consideradas preliminarmente no reequilíbrio econômico-financeiro serão posteriormente revisadas com base nas perdas reais experimentadas pela concessionária.