

NOTA TÉCNICA Nº 133 /2016/GEROR/SUINF

Brasília, 13 de julho de 2016.

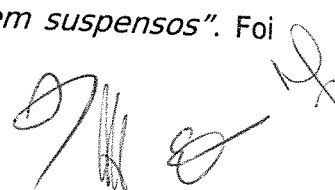
Referência: Processos nº 50510.028756/2015-26; 50500.093698/2016-10
Interessado: Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.
Assunto: Reajuste, 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040/DF/GO/MG - Trecho Brasília/DF - Juiz de Fora/MG – explorado pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica se refere à análise do reajuste, com data de vigência contratual prevista para 30 de julho de 2016, e das concomitantes 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento ao disposto no Contrato de Concessão relativo ao Edital 006/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

2. A 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com efeitos financeiros a partir do início da cobrança de pedágio, teve como objetivo incluir no contrato de concessão os investimentos com retornos operacionais. Foi aprovada pela Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015, e alterou a TBP de R\$ 3,22528 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 3,33170, consistindo em um acréscimo de 3,30% na TBP.

3. A 2ª Revisão Extraordinária, concomitante com o reajuste, visou contemplar os efeitos do art. 17 da Lei 13.103/2015 “Lei dos Caminhoneiros”: “Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”. Foi



aprovada pela Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015, e alterou a TBP de R\$ 3,33170 (tarifa da 1ª Revisão Extraordinária) para R\$ 3,77315, consistindo em um acréscimo de 13,25%. Alterou a Tarifa Básica de pedágio de R\$ 3,33170 (tarifa da 1ª Revisão Extraordinária) para R\$ 4,56851, após revisão e reajuste, consistindo em um acréscimo de 37,12%

2 JUSTIFICATIVA

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

3 HISTÓRICO DA CONCESSÃO

5. 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 |

6. 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).

7. 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 (%):

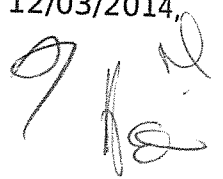
Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 006/2013:

| 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% |

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

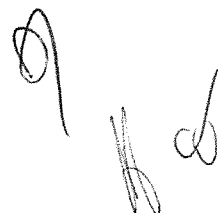
12. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato de Concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data da assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xii) como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 21/04/2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

13. 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 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 nº 4.803, de 12 de agosto de 2015.

3.1 Reajuste

14. 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.

15. Mediante o critério contratual 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.



3.2 Revisões

16. Nos termos do Contrato de Concessão, em 2015 foram realizadas a 1ª Revisão Extraordinária e a 2ª Revisão Extraordinária.
17. A 1ª Revisão Extraordinária da tarifa, autorizada pela Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015, alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,22528 para R\$ 3,33170. Esta primeira revisão tarifária não foi reajustada, tendo em vista que o início da cobrança de pedágio se deu em data posterior.
18. Em 17 de julho de 2015, foi publicada no DOU a Resolução nº 4.787, que autorizou a 2ª Revisão Extraordinária TBP, alterando a TBP permanentemente de R\$ 3,33170 para R\$ 3,77315. Em consequência a Tarifa Básica de Pedágio reajustada passou de R\$ 3,33170 para R\$ 4,56851. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir da abertura das praças sofreu um incremento de 37,12% em relação à TBP da 1ª Revisão Extraordinária.
19. O Quadro 3 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma dessas revisões.

Quadro 3: 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 | 13/05/2015 | 30/07/2015 | R\$ 3,33170 (3,30%) | Inclusão de retornos operacionais em nível. Processo nº 50500.004407/2015-38. Resolução nº 4.699 de 13/05/15 |
| 2ª Revisão Extraordinária | 30/07/2016 | 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 nº 4.787 de 17/07/15 |

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

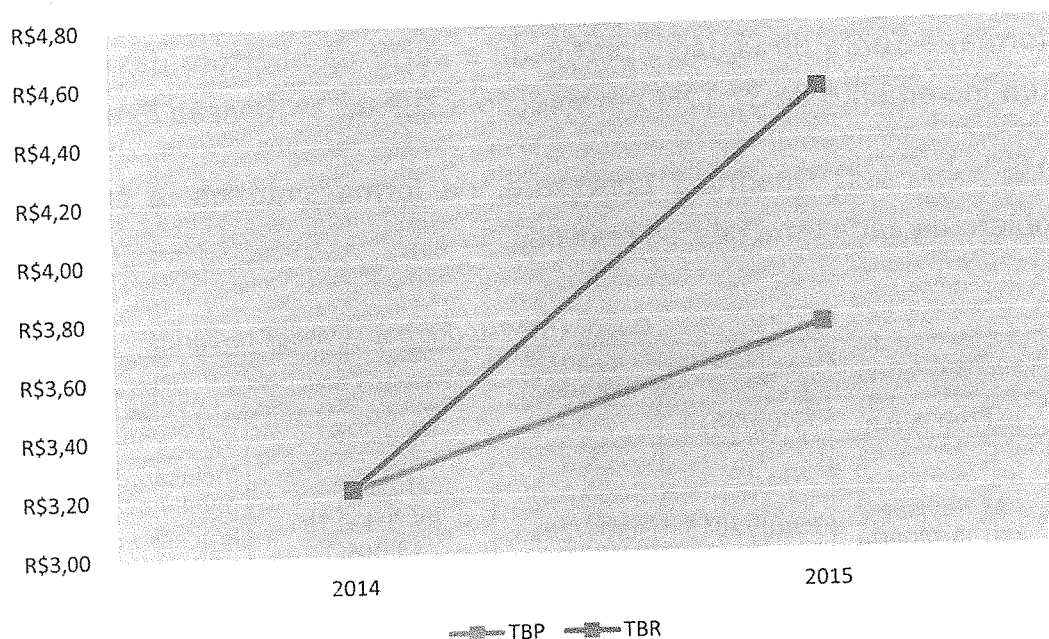
20. O Quadro 4 a seguir apresenta a evolução da TBP reajustada em decorrência da combinação das revisões com o reajuste.

Quadro 4: Histórico da TBP reajustada

| Evento | Data | Valor (R\$) | Variação (%) |
|----------------------------------|----------|-------------|--------------|
| Proposta de Tarifa (não cobrada) | 27/12/13 | R\$ 3,22528 | - |
| 1ª RE | 30/07/15 | R\$ 3,33170 | 3,30% |
| 2ª RE | 30/07/15 | R\$ 4,56851 | 37,12% |

21. Os efeitos das revisões realizadas até o momento estão ilustrados no Gráfico 1 seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função dos reajustes contratuais.

Gráfico 1: Evolução da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e da Tarifa Básica de Pedágio Reajustada (TBR)



22. O quadro abaixo lista evolução dos componentes tarifários de FCM e TBP propriamente dita quando das revisões anteriores:

Quadro 5: Histórico da TBP reajustada: FCM e contrato

| Revisão | TBP contrato | TBP FCM | Total | % FCM |
|---------|--------------|---------|---------|-------|
| - | 3,22528 | - | 3,22528 | - |
| 1a RE | 3,22528 | 0,10642 | 3,33170 | 3,30% |

| | | | | |
|-------|---------|---------|---------|-------|
| 2ª RE | 3,66673 | 0,10642 | 3,77315 | 2,90% |
|-------|---------|---------|---------|-------|

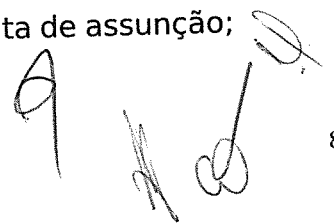
4 ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

23. Tecidas as considerações preliminares, cujo intuito era apresentar informações gerais a respeito da concessão desde a licitação até a celebração do contrato, passa-se ao exame da análise do reajuste, 1ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária.

24. Para análise da 1ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

- i. Carta PC 533/2015, de 30/11/2015: Pleito da Concessionária a respeito de alteração de TIR aplicada sobre inclusão no FCM de retornos operacionais definidos na 1ª Revisão Extraordinária;
- ii. Carta OF-GCC 0148/2016, de 04/04/2016: Pleitos iniciais de reequilíbrio da VIA 040, 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária;
- iii. Carta OF-GCC 0148/2016, de 15/06/2016: Pleitos de reequilíbrio complementares da VIA 040, 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, protocolados após a análise preliminar da GEROR/SUINF;
- iv. Carta OF-GCC 0319/2016, de 20/06/2016: Informações complementares referentes a ISSQN para análise de reequilíbrio da VIA 040, 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária;
- v. Nota Técnica nº 085/2016/GEROR/SUINF, de 19/05/2016: análise da CODEF/GEROR quanto aos valores destinados à modicidade tarifária por Receitas extraordinárias auferidas pela Concessionária;

- vi. Nota Técnica nº 118/2016/GEROR/SUINF, de 28/06/2016: análise da GEROR em relação a seguro-garantia de execução contratual, seguro de riscos operacionais e seguro de responsabilidade civil geral – 2016/2017;
- vii. Notas Técnicas GEINV nº 014/2016/GEINV/SUINF, de 17/05/2016: análise da GEINV de Proposta da TBP, referente às obras e serviços estabelecidos no PER da VIA 040 S.A. para novos pleitos e investimentos previstos no PER para período na 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária
- viii. Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016: análise da GEINV de Proposta da TBP, após manifestação da Concessionária, referente às obras e serviços estabelecidos no PER da VIA 040 S.A., para novos pleitos e investimentos para o período, na 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária;
- ix. Atestado de Regularidade e Relatório Consolidado de Aspectos Econômico-Financeiros da CODEF/GEROR/SUINF, de 30/05/2016: avaliam como regular a situação econômico-financeira da Concessionária;
- x. Despacho nº 349/2016/CIPRO/SUINF, de 01/07/2016: Avaliação de período de efetivo desequilíbrio contratual devido à suspensão de arrecadação de pedágio na praça de Cristalina-GO;
- xi. Despacho nº 149/2016/GEROR/SUINF, de 07/07/2016: retificação de análise da CODEF/GEROR quanto aos valores destinados à modicidade tarifária por Receitas extraordinárias auferidas pela Concessionária;
- xii. Parecer Técnico nº 026/2016/GEROR/SUINF: PF-ANTT demonstra seu entendimento quanto à necessidade de reajustar os valores de garantias e demais verbas contratuais com referência à data-base estabelecida no instrumento contratual, ou seja, data de assunção;



- xiii. Memorando nº 407/2016/GEINV/SUINF, de 14/04/2016: encaminha pleitos da VIA 040 com assuntos afetos à GEROR/SUINF;
- xiv. Memorando nº 512/2016/GEINV/SUINF, de 10/05/2016: Atesta não haver óbice frente à GEINV para aprovação de Reajuste e Revisão da TBP da VIA 040;
- xv. Memorando nº 176/2016/GEFOR/SUINF, de 23/05/2016: Atesta não haver óbice frente à GEROR para aprovação de Reajuste e Revisão da TBP da VIA 040 e encaminha o valor do Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado no período;
- xvi. Memorando nº 107/2016/GEROR/SUINF (processo 50500.234044/2016-44), de 04 de julho de 2016: recorre à PF-ANTT para, conforme sua avaliação jurídica, oriente quanto ao entendimento a ser dado em relação ao pleito de desequilíbrio econômico-financeiro contratual em decorrência do Decreto nº. 8.511/15 (alteração de alíquotas de IOF)
- xvii. Ofício nº 93/2016/GEROR/SUINF, de 18/05/2016: apresenta à VIA 040 S.A. detalhamento preliminar de impactos da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Extraordinária em curso, inclusive avaliando acerca de mudança da legislação tributária relativa ao Imposto sobre Operação de Crédito, Câmbio e Seguro – IOF, à CIDE-combustíveis, e da alteração dos preços de CAP sobre as Obras de Ampliação de Capacidade.
26. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, a concessionária VIA 040 apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio das cartas OF-GCC 0148/2016, de 04/04/2016.
27. Após a análise dessa proposta, a ANTT comunicou a concessionária sobre o reajuste através do Ofício nº 466/2016/SUINF, de 31/05/2016.



28. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução nº 675, de 04/08/2004, se manifestou por meio da Carta OF-GCC 0305-2016, de 15 de junho de 2016. Com base nessa proposta e manifestação da concessionária, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

4.1 Do Reajuste

29. O contrato de concessão estabelece na subcláusula 18.3, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - terá o seu primeiro reajuste na data do início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

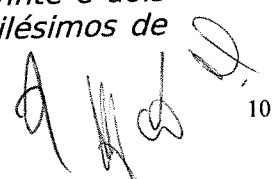
4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à concessão do reajuste

30. Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados em seu texto. Relativamente ao processo de reajuste, faz-se importante o entendimento e distinção entre os termos tratados nos subitens (xxvi), (xxvii), (xlv) e (xlvii) desta subcláusula e transcritos a seguir:

*“(xxvi) **IPCA**: Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, que será o índice utilizado na composição do IRT, devendo ser substituído por outro que venha a ser criado em seu lugar na hipótese de sua extinção.*

*(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: $IRT = IPCA_t / IPCA_{t-2}$, (onde: **IPCA_t**, significa o número índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e **IPCA_{t-2}**, significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores a data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).*

*(xlv) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na Proposta, de 3,22528 (três reais e vinte e dois mil quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de*



real), correspondente ao valor básico da Tarifa para a Categoria 1 de veículos incorporadas as revisões indicadas na subcláusulas 18.4 e 18.5.

(xlv) *Tarifa de Pedágio (TP): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 18.3, para cada praça de pedágio.*

31. Vale ainda, 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:

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

Onde:

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

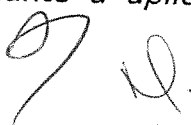
Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do Contrato.

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."

32. Ressalta-se ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, 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 índices publicados."

4.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

33. O valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - teve o seu primeiro reajuste na data do início da cobrança de pedágio, data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.



34. Assim, considerando o reajuste da tarifa de pedágio em julho de 2016, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de setembro de 2012 e maio de 2016, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de maio de 2016 e de setembro de 2012 (vide quadro 6).

Quadro 6: Projeção do IRT

| Mês | IPCA |
|-----------------------|----------|
| IPCA set/12 (apurado) | 3.532,06 |
| IPCA mai/16 (apurado) | 4.675,23 |

35. A partir dos números índices do IPCA, apurou-se o valor do IRT de caráter definitivo a ser utilizado no processo de reajuste em curso, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.675,23}{3.532,06} = 1,32366$$

36. Desta forma, o reajuste anual indicou o percentual positivo de **9,32%** (nove inteiros e trinta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período de maio de 2015 a maio de 2016, com vista à recomposição tarifária.

4.2 Da Revisão

37. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, no edital, no contrato de concessão e na 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.

38. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

4.2.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à revisão da TBP

39.No que diz respeito à revisão tarifária, seguem transcritas as principais subcláusulas da cláusula 18 que trata da tarifa de pedágio.

“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.”

(...)

“18.5 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.”

40.A subcláusula 22.1, transcrita abaixo, descreve o cabimento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

“22.1 Cabimento da Recomposição

22.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.”

41.A subcláusula 21.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.



"21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

21.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12 acima, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;

21.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão;

21.2.3 descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao Sistema Rodoviário prevista na cláusula 10.1.5;

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil a época de sua ocorrência;

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

21.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário;

21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) a entrega do

Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto a não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

21.2.9 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável a Concessionária;

21.2.9.1 presume-se como fato imputável a Concessionária, qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior a mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;

21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo do Poder Concedente;

21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;

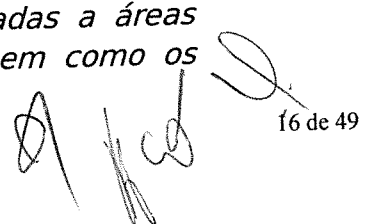
21.2.12 vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados a manutenção e operação, transferidos a Concessionária na Data de Assunção;

21.2.13 alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;

21.2.15 defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela Concessionária nas obras executadas pelo DNIT de que trata a cláusula 10.5;

21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os



16 de 49

custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente;

21.2.17 OS custos necessários para implantação das Obras obrigatórias em Trechos Urbanos da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço que ultrapassem a extensão indicada no PER, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.2.18 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2;

21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1;

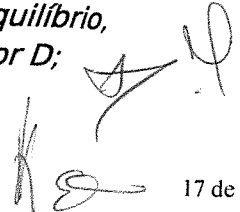
21.2.20 custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias a execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura;

21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato."

42.A subcláusula 22.4.2 trata das formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato

"22.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 22.6, sendo que a hipótese de antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade poderá ensejar o Acréscimo de Reequilíbrio, tudo conforme a metodologia de aplicação do Fator D;



(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica."

43. Ressalta-se, ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício fiscal 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;

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 no cronograma financeiro decorrentes de:

a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;

b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência."

44. A subcláusula 22.5 trata do fluxo de caixa marginal.

"22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica."

45. Ressalta-se que esta revisão computará eventos com impacto em FCM e Fator C. Portanto, será necessário considerar separadamente as parcelas de tarifa do FCM e tarifa do contrato, quando do cálculo dos efeitos de FCM e do Fator C desta 1ª Revisão Ordinária e 3ª Extraordinária.

46. Cabe esclarecer que a tarifa de pedágio, vigente no início desta revisão, de R\$ 3,77315, é composta de duas parcelas, a saber: R\$ 3,66673 (TBP de contrato) e R\$ 0,10642 (Fluxo de caixa marginal). Observa-se que estas tarifas foram obtidas, aplicando 13,25% (impacto dos eixos suspensos) na tarifa da 1ª RE R\$ 3,33170.

4.2.2 1ª Revisão Ordinária

47. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 3,77315, aprovada na 2ª Revisão Extraordinária– cf. Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015, passa-se aos eventos da 1ª Revisão Ordinária da TBP.

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



49. 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.

50. 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.

51. A componente do Fator D referente à frente de 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 terá efeito a partir da revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento de cada parcela anual das obras de duplicação pela ANTT, conforme item 3.2 do Anexo 5 do Contrato. Por ora, como os prazos para aferição ainda não foram atingidos, somente a parcela do Fator D referente à Frente de Recuperação e Manutenção do PER surtirá efeito nesta revisão.

4.2.2.1 – Fator D

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

53. A GEFOR/SUINF, por meio do Memorando nº 176/2016/GEFOR/SUINF, informou que o percentual auferido, relativo ao 2º ano de concessão, era de 0,88416%.

4.2.2.2 - Fator C

54. 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. É importante frisar que, por se tratar da primeira aplicação do Fator C, este capturará,

excepcionalmente, as perdas ou ganhos de receita ocorridas no 1º e 2º ano Concessão, conforme item 1.5.1 do Anexo 6. A metodologia completa do Fator C encontra-se no Anexo 6 do Contrato de Concessão.

55. 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 já não estiverem a preços correntes no 2º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

56. Por meio da Carta OF-GCC 0305-2016 a VIA 040 forneceu dados de tráfego para o período em questão. Calculou-se então o VDM para cada praça, considerando-se as diferentes datas iniciais de início de cobrança.

57. 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 TBP, não restando saldo a ser repassado para a próxima revisão.

58. 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 – Consideração da Receita Bruta na ‘Conta C’

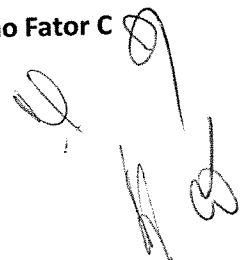
121. A Concessionária alegou, no item 16 do pleito interposto pela carta OF-GCC 0305-2016, que para o caso de ajuste de arredondamento de tarifas por meio da Conta e Fator C seria necessário considerar a receita líquida de tributos ao invés da receita bruta.

122. À primeira vista, ao se considerar somente um período de ajuste, parece razoável tal apontamento: como a concessionária não arrecadou em termos líquidos todo o diferencial a maior de receita devido ao arredondamento, justamente pela existência de tributos, não deveria ser repassado à tarifa do período seguinte integralmente, em termos brutos.

123. No entanto, esta análise contém vício em sua origem estática, ao avaliar somente um período. Quando se considera o período seguinte ($t+1$), no qual estará vigente a parcela do Fator C decorrente do ajuste de arredondamento do período anterior (t), também ocorrerá incidência de tributos. Deste modo, para manter a receita líquida da concessionária equilibrada, é necessário o ajuste do Fator C considerando a receita bruta. Em ambos os períodos (t e $t+1$) ocorrerá a incidência de tributos.

124. No exemplo do quadro 7 abaixo, simplificado em dois períodos (t e $t+1$), é possível aferir este ponto. No Caso 1 avalia-se o ajuste de diferença de receita por arredondamento por meio da Receita Bruta, no Caso 2, por meio de Receita Líquida. Em ambos os casos, o ponto inicial (sem arredondamento) pressupõe uma tarifa de 0,9 e tráfego igual 100. Toma-se uma alíquota fixa de tributos igual a 2,00% em ambos os períodos. Para fins de ilustração e aderência à mecânica de aplicação do fator C, a TIR é suposta igual a 0,00%. A tarifa é arredondada em t e o repasse da diferença entre receita efetiva e devida é feito no período seguinte, no qual não se repete o arredondamento.

Quadro 7: Simulação de entradas de receita bruta e receita líquida no Fator C



CASO 1: Receita bruta

Sem arredondamento

| |
|------------------|
| Tarifa (t e t+1) |
| 0,9 |

| |
|-------------------|
| Impostos alíquota |
| 2,00% |

| | t | t+1 | Total |
|-----------------|------|------|-------|
| Tráfego | 100 | 100 | 200 |
| Receita Bruta | 90 | 90 | 180 |
| Impostos (I) | 1,8 | 1,8 | 3,6 |
| Receita Líquida | 88,2 | 88,2 | 176,4 |

Sem arredondamento

| |
|------------|
| Tarifa (T) |
| 0,9 |

| |
|-------------------|
| Impostos alíquota |
| 2,00% |

Com arredondamento

Com arredondamento

| |
|-------------------|
| Tarifa (t) |
| 1 |
| Tarifa (t+1) |
| 0,9 |
| Impostos alíquota |
| 2,00% |

| | t | t+1 | Total |
|-----------------|-----|------|-------|
| Tráfego | 100 | 100 | 200 |
| Receita Bruta | 100 | 80 | 180 |
| Impostos (I) | 2 | 1,6 | 3,6 |
| Receita Líquida | 98 | 78,4 | 176,4 |

| |
|-------------------|
| Tarifa (T) |
| 1 |
| Tarifa (t+1) |
| 0,9 |
| Impostos alíquota |
| 2,00% |

Diferença

| | débito 1 |
|-----------------|---------------------------------|
| Receita Bruta | 10,00 |
| Impostos | 0,20 |
| Receita Líquida | 9,80 ($\Delta RB - \Delta I$) |

Diferença

CASO 2: Receita Líquida

| | t | t+1 | Total |
|--------------------|------|------|-------|
| Tráfego | 100 | 100 | 200 |
| Receita Bruta (RB) | 90 | 90 | 180 |
| Impostos (I) | 1,8 | 1,8 | 3,6 |
| Receita Líquida | 88,2 | 88,2 | 176,4 |

| | t | t+1 | Total |
|--------------------|-----|--------|---------|
| Tráfego | 100 | 100 | 200 |
| Receita Bruta (RB) | 100 | 80,2 | 180,2 |
| Impostos (I) | 2 | 1,604 | 3,604 |
| Receita Líquida | 98 | 78,596 | 176,596 |

| | débito 1 |
|--------------------|---------------------------------|
| Receita Bruta (RB) | 10,00 |
| Impostos (I) | 0,20 |
| Receita Líquida | 9,80 ($\Delta RB - \Delta I$) |

125. No Caso 1 com arredondamento, nota-se que a receita bruta apresenta desvio de 10 unidades e a receita líquida de 9,8. Em t+1 a receita bruta, para emular uma aplicação única do Fator C, é igual ao produto da tarifa (0,9) pelo tráfego (100), subtraído do excedente de receita bruta de t (10); logo equivale a 80. Sobre este valor incidirá novamente a alíquota de tributo. Chega-se ao final deste processo a uma receita líquida total de valor igual ao cenário sem arredondamento, ou seja, 176,4.

126. No Caso 2 com arredondamento, também nota-se que a receita bruta apresenta desvio de 10 unidades e a receita líquida de 9,8. Em t+1 a receita bruta, para emular uma aplicação única do Fator C, é igual ao produto da tarifa (0,9) pelo tráfego (100), subtraído do excedente de receita líquida de t (9,8); logo equivale a 80,2. Sobre este valor incidirá novamente a alíquota de tributo. Chega-se ao final deste processo a uma receita líquida total de valor superior ao cenário sem arredondamento, ou seja, 176,596.

127. O Caso 1 mantém resultado esperado de equilíbrio entre aplicação de arredondamento e o resultado sem arredondamento. Por outro lado, o Caso 2, ao utilizar a receita líquida, desequilibra o contrato: a aplicação

de arredondamento desvia do resultado sem arredondamento. Deste modo é imprescindível a entrada de valores de receitas brutas quando dos cálculos de Conta e Fator C. O uso de valores líquidos de tributos engendra desequilíbrio contratual.

128. Por fim, este exemplo exhibe um cenário em que o arredondamento foi a maior, com a receita efetiva superando a receita devida. Os resultados são simétricos, entretanto, para o caso em que o arredondamento reduz a tarifa, ocasionando receita efetiva menor que a devida. Não se limita, ademais, ao evento de arredondamento, sendo análogo para demais variações de receita.

4.2.2.2.2 – Alteração de IOF, CIDE e CAP

Mudança da legislação tributária relativa ao Imposto sobre Operação de Crédito, Câmbio e Seguro – IOF

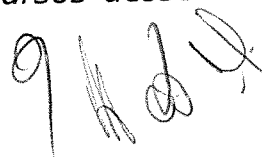
129. Por meio do Ofício nº 93 /2016/GEROR/SUINF a GEROR/SUINF avaliou o pleito de se a edição do Decreto nº. 8.511/15, que revoga o inciso XXX do caput do art. 8º do Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, o qual regulamenta o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários – IOF, traria em seu bojo um desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato e assinala para estes fins a Subcláusula 21.2.5 do Contrato de Concessão. Vejamos os termos da norma presidencial em estudo:

Da Alíquota Zero

Art. 8º A alíquota do imposto é reduzida a zero na operação de crédito, sem prejuízo do disposto no § 5º:

(...)

~~XXX — efetuada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES ou por seus agentes financeiros, com recursos desse~~



24 de 49

~~banco ou de fundos por ele administrados;~~
(Revogado pelo Decreto nº 8.511, de 2015)

130. Desta forma, a partir da edição e vigência do Decreto nº. 8.511, de 2015, as operações de crédito efetuadas pelo BNDES não figuram mais dentre as detentoras de alíquota zero, nos termos do Art. 8º do Decreto nº 6.306/07. Assim, supõe a concessionária que a alteração legislativa desloca o equilíbrio financeiro inicial do Contrato, demandando em seu entender recomposição tarifária.

131. Não obstante, é imperioso avaliar o Contrato de Concessão em sua integralidade. Vejamos, nessa lida, outros dispositivos avençados no Contrato de Concessão que, ao nosso entender, se aplicam ao caso em análise:

"21 Alocação de Riscos

*21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula
21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente
responsável por todos os riscos relacionados à
Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos
seguintes riscos:*

(...)

*21.1.13 aumento do custo de capital, inclusive os
resultantes de aumentos das taxas de juros;"(Grifo
Nosso)*

132. O texto contratual é claro ao alocar integralmente à concessionária os riscos decorrentes da elevação do custo do capital, apontando exemplificativamente a taxa de juros. Entendemos que o custo de capital não se limita à taxa de juros, em verdade, os encargos bancários contratuais (fianças, taxas bancárias, garantias, seguros da operação e encargos análogos), bem como os tributos incidentes sobre estas operações, compõem a custo efetivo da captação (custo de capital). E, em assim sendo, tais riscos atrelados às captações financeiras foram contratualmente alocadas à concessionária, como notado acima. Corrobora esse entendimento

aquilo que consta no Contrato no que tange às captações de financiamento, vejamos:

26.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato.

133. Ora, de um lado o marco contratual deixa claro que é a Concessionária a única responsável pelas captações que julga necessária e cabível. De outro, o Contrato aloca ao ente privado o risco integral oriundo do custo de capital, exemplificando mas sem se restringir ao juros.

134. Em vista do exposto, a GEROR/SUINF, por meio do Memorando nº 107/2016/GEROR/SUINF, de 04 de julho de 2016 (processo 50500.234044/2016-44), sugeriu recorrer à PF-ANTT para que com base no exposto, conforme sua avaliação jurídica, oriente quanto ao entendimento a ser dado em relação ao pleito apresentado, no que tange ao desequilíbrio econômico-financeiro contratual em decorrência do Decreto nº. 8.511/15.

Mudança de tributação sobre a contribuição do CIDE-combustíveis

135. Conforme Ofício nº 93 /2016/GEROR/SUINF, cabe afirmar que a incidência da Cide na gasolina e óleo diesel tem efeito expressivo e direto no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, que é o índice utilizado como base para atualização monetária da Tarifa de Pedágio.

136. O IPCA é composto por grupos de produtos e serviços, o grupo Transportes (que monitora, além de outros itens, a variação de preços de combustíveis), tem a segunda maior participação na composição do IPCA, com peso de 20,54%. O grupo Alimentação e bebidas apresenta a maior participação com 23,12%.

137. Dessa forma, a variação de preços da gasolina e do óleo diesel já está contida no IPCA, utilizado como base para atualização monetária da Tarifa de Pedágio. Também deve-se considerar que o contrato

de concessão é de longo prazo e que variações de preços de combustíveis, durante os 30 anos de concessão, são plenamente previsíveis.

138. Assim, não caberá o reequilíbrio tarifário em função do aumento dos preços de combustíveis devido à majoração da CIDE.

Alteração dos preços de CAP sobre as Obras de Ampliação de Capacidade.

139. A análise do assunto está em andamento na ANTT.

140. A GEROR procedeu a uma análise, por meio da Nota Técnica nº 080/2016/GEROR/SUINF, e despachou para a SUINF, sugerindo o seu encaminhamento à Procuradoria Federal junto à ANTT, visando obter uma manifestação sobre a pertinência jurídica de eventual reequilíbrio econômico-financeiro, em razão do aumento dos insumos asfálticos.

4.2.2.2.3 IRT provisório e Arredondamento

59. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 20 de abril de 2016, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior. Como o IRT apurado para o início da cobrança de pedágio na Nota Técnica nº 098/2015/GEROR/SUINF foi definitivo, não há necessidade de calcular-se qualquer ajuste do IRT.

60. 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 correspondente VDM e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada. Consta na aba "Arredondamento" da planilha "Fator C".

61. Após este cálculo e repartição com FCM, chegou-se em um saldo de negativo de - R\$1.485.660,67 (um milhão, quatrocentos e oitenta e cinco mil, seiscentos e sessenta reais e sessenta e sete centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.



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

62. A Carta OF-GCC 0148/2016 apresentou quadro de alíquotas de ISSQN vigentes nos municípios lindeiros ao sistema rodoviário, bem como a legislação vigente em cada uma. Após os devidos cálculos por parte desta GEROR/SUINF obteve-se o resultado abaixo:





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

Quadro 8: Alteração de aliquotas de ISSQN

| Rodovia | Município | Lei do ISSQN - original | | Lei que altera aliquota do ISSQN | | km inicial | km final | Extensão | | Aliquota vigente ISSQN | Aliquota x participação de cada município |
|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|---------------|-------------|----------|------------------------------------|---------------------------|---|
| | | Lei nº | Data da Legislação | Lei Complementar nº | Data da Legislação | | | (km) | (% em relação à extensão total) | | |
| BR-040/DF | Brasília | Lei nº 25508 | 19/01/2005 | Lei nº 25508 | 19/01/2005 | - | 8,40 | 8,40 | 0,89% | 5,00% | 0,04% |
| BR-040/GO | Valparaíso de Goiás | Lei nº 03 | 20/11/1998 | Lei nº 03 | 20/11/1998 | - | 8,70 | 8,70 | 0,93% | 5,00% | 0,05% |
| BR-040/GO | Luziânia | Lei nº 2642 | 19/12/2003 | Lei nº 2642 | 19/12/2003 | 8,70 | 51,00 | 51,00 | 5,43% | 3,00% | 0,16% |
| BR-040/MG | Cristalina | Lei nº 03 | 18/12/2007 | Lei nº 03 | 18/12/2007 | 59,70 | 157,30 | 97,60 | 10,39% | 5,00% | 0,52% |
| BR-040/MG | Paracatu | Lei nº 48 | 22/12/2005 | Lei nº 48 | 22/12/2005 | - | 90,00 | 90,00 | 9,58% | 5,00% | 0,48% |
| BR-040/MG | Lagoa Grande | Lei nº 0298 | 01/10/1998 | Lei nº 28 | 20/11/2014 | 90,00 | 121,00 | 31,00 | 3,30% | 5,00% | 0,17% |
| BR-040/MG | João Pinheiro | Lei nº 34 | 07/06/2010 | Lei nº 34 | 07/06/2010 | 121,00 | 226,40 | 105,40 | 11,22% | 5,00% | 0,56% |
| BR-040/MG | São Gonçalo do Abaeté | Lei nº 1275 | 2005 | Lei nº 1275 | 2005 | 226,40 | 271,00 | 44,60 | 4,75% | 5,00% | 0,24% |
| BR-040/MG | Três Marias | Lei nº 2153 | 17/12/2009 | Lei nº 2153 | 17/12/2009 | 271,00 | 320,80 | 49,80 | 5,30% | 3,00% | 0,16% |
| BR-040/MG | Felixlândia | Lei nº 1560 | 2003 | Lei nº 1560 | 2003 | 320,80 | 375,50 | 54,70 | 5,82% | 5,00% | 0,29% |
| BR-040/MG | Curvelo | Lei nº 85 | 31/01/2013 | Lei nº 85 | 31/01/2013 | 375,50 | 423,90 | 48,40 | 5,15% | 5,00% | 0,26% |
| BR-040/MG | Paracouba | Lei nº 1653 | 26/01/1990 | Lei nº 1653 | 30/12/2005 | 423,90 | 445,90 | 22,00 | 2,34% | 3,00% | 0,07% |
| BR-040/MG | Catandópolis | Lei nº 09 | 30/12/2005 | Lei nº 09 | 12/07/2011 | 445,90 | 459,30 | 13,40 | 1,43% | 3,00% | 0,04% |
| BR-040/MG | Sete Lagoas | Lei nº 142 | 12/07/2011 | Lei nº 142 | 2006 | 459,30 | 486,00 | 26,70 | 0,53% | 2,00% | 0,14% |
| BR-040/MG | Capim Branco | Lei nº 1087 | 2006 | Lei nº 1087 | 26/12/1978 | 486,00 | 491,00 | 5,00 | 0,21% | 2,00% | 0,01% |
| BR-040/MG | Matozinhos | Lei nº 747 | 26/12/1978 | Lei nº 747 | 06/05/2011 | 491,00 | 495,50 | 2,50 | 0,27% | 2,00% | 0,01% |
| BR-040/MG | Pedro Leopoldo | Lei nº 3225 | 06/05/2011 | Lei nº 3225 | 21/12/2005 | 495,50 | 504,50 | 9,00 | 0,96% | 2,00% | 0,01% |
| BR-040/MG | Emeraldas | Lei nº 2035 | 21/12/2005 | Lei nº 2035 | 2013 | 504,50 | 519,00 | 14,50 | 1,54% | 5,00% | 0,08% |
| BR-040/MG | Ribeirão das Neves | Lei nº | Lei nº 142 | Lei nº 142 | 12/07/2011 | 519,00 | 531,00 | 12,00 | 1,23% | 5,00% | 0,06% |
| BR-040/MG | Contagem | Lei nº 118 | 12/07/2011 | Lei nº 118 | 30/12/2013 | 531,00 | 544,50 | 13,50 | 1,44% | 5,00% | 0,07% |
| BR-040/MG | Belo Horizonte | Lei nº 5.641 | 22/12/1989 | Lei nº 10692 | 28/12/2005 | 544,50 | 571,60 | 27,10 | 2,89% | 5,00% | 0,14% |
| BR-040/MG | Nova Lima | Lei nº 10692 | 28/12/2005 | Lei nº 10692 | 01/04/2014 | 571,60 | 591,40 | 19,80 | 2,11% | 5,00% | 0,11% |
| BR-040/MG | Itabirito | Lei nº 1816 | 17/12/1993 | Lei nº 2985 | 22/12/2010 | 591,40 | 605,40 | 14,00 | 1,49% | 3,00% | 0,04% |
| BR-040/MG | Ouro Preto | Lei nº 88 | 22/12/2010 | Lei nº 88 | 19/12/2013 | 605,40 | 618,30 | 12,90 | 1,37% | 5,00% | 0,07% |
| BR-040/MG | Congonhas | Lei nº 2448 | 12/12/2003 | Lei nº 3333 | 22/12/2009 | 618,30 | 643,97 | 25,67 | 2,73% | 3,00% | 0,08% |
| BR-040/MG | Consheiro Lafaete | Lei nº 22 | 22/12/2009 | Lei nº 22 | 2006 | 643,97 | 656,77 | 12,80 | 1,36% | 2,00% | 0,03% |
| BR-040/MG | Cristiano Ottoni | Lei nº 13 | 2006 | Lei nº 13 | 29/12/2011 | 656,77 | 677,68 | 20,91 | 2,23% | 5,00% | 0,11% |
| BR-040/MG | Ressaquinha | Lei nº 092 | 29/12/2011 | Lei nº 092 | 29/12/2009 | 677,68 | 687,82 | 10,14 | 1,08% | 5,00% | 0,05% |
| BR-040/MG | Alfredo Vasconcelos | Lei nº 1085 | 29/12/2009 | Lei nº 1085 | 14/12/2010 | 687,82 | 695,32 | 7,50 | 0,80% | 5,00% | 0,04% |
| BR-040/MG | Barbacena | Lei nº 364 | 14/12/2010 | Lei nº 364 | 13/12/1995 | 695,32 | 725,64 | 30,32 | 3,23% | 5,00% | 0,16% |
| BR-040/MG | Olivia Fortes | Lei nº 3246 | 13/12/1995 | Lei nº 3246 | 23/12/1996 | 725,64 | 732,25 | 6,61 | 0,70% | 2,00% | 0,01% |
| BR-040/MG | Santos Dumont | Lei nº 498 | 23/12/1996 | Lei nº 498 | 09/10/2014 | 732,25 | 754,35 | 22,10 | 2,35% | 5,00% | 0,12% |
| BR-040/MG | Ewbank da Câmara | Lei nº | 09/10/2014 | Lei nº 006 | 24/06/2005 | 754,35 | 760,60 | 6,25 | 0,67% | 5,00% | 0,03% |
| BR-040/MG | Juiz de Fora | Lei nº 003 | 24/06/2005 | Lei nº 003 | 21/12/2013 | 760,60 | 773,50 | 12,90 | 1,37% | 5,00% | 0,07% |
| Média Ponderada | | BR-040/MG | 26/12/1978 | Lei nº 12896 | 21/12/2013 | 773,50 | 939,20 | 165,70 | 100,00% | 5,00% | 4,51% |

63. O edital do trecho concedido à VIA 040 solicitou que as propostas considerassem o ISS como segue:

“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;”

64. A Carta OF-GCC 0319-2016 apresentou a comprovação de arrecadação do ISSQN por parte da Concessionária. Constatam comprovantes de pagamento bancário, documentos municipais de arrecadação e demonstrativos da concessionária.

65. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN efetivo realiza-se por meio de cálculo de razão (i) do montante arrecadado pela alíquota efetiva, obtendo-se a base de incidência do tributo (receita); (ii) aplica-se neste resultado a alíquota originalmente prevista de 5,00%; (iii) com base na diferença dos resultados de (i) e (ii) se obtém a variação monetária de tributo a ser incluso na “Conta C”. O procedimento consta na aba “ISS” da planilha “Fator C”.

66. Após este cálculo e repartição com FCM, chegou-se em um saldo negativo de -R\$1.009.596,29 (um milhão, nove mil, quinhentos e noventa e seis reais e vinte e nove centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

67. Toda e qualquer Revisão Ordinária considera, de praxe, os eventos ocorridos no ano concessão anterior. No caso do ISS, foi considerado somente o imposto arrecadado até março de 2016, tendo em vista sua arrecadação mensal. O mês de abril de 2016 será considerado na próxima revisão ordinária.

4.2.2.2.5 - Receitas extraordinárias e custos associados

68. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2.552, de 14.2.2008, 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 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."

69. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, tem-se:

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício fiscal anterior:

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."

70. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas nos 1º e 2º ano concessão, após deduzidos 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 determina a Resolução ANTT nº 2552/2008.

71. As receitas auferidas, aprovadas para o 1º e 2º ano concessão, constam com avaliação no Nota Técnica Nº 085/2016/GEROR/SUINF, de 19/05/2016, retificada pelo Despacho nº 149/2016 GEROR/SUINF. As receitas

foram lançadas na planilha "Conta C", aba "RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS", respeitando a participação destinada à modicidade tarifária inscrita na Resolução ANTT nº 2552/2008.

72. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, do 1º e 2º ano concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ -13.600,00 (treze mil seiscientos reais).

4.2.2.2.6 - Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

73. 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\$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscientos e cinquenta e cinco 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."

74. 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.

75. Como a VIA 040 não utilizou integralmente os valores previstos para o 1º ano (R\$ 1.077.123,80 não utilizados, a preços iniciais), os valores foram levados a preços correntes do 2º ano concessão para inserção na Conta C. O cálculo consta na aba "Verbas" da planilha "Fator C". Como o 2º ano concessão se



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

encerrou em abril de 2016 e a verba de RDT é avaliada por ano civil, somente no início de 2017 haverá será aferido possível saldo para modicidade tarifária.

76. É importante salientar que o reajuste das verbas não utilizadas a preço inicial foi aplicado na Conta C por meio de IRT calculado em abril de 2015, mês de assunção, com referência ao número-índice do IPCA de fevereiro de 2015, ou seja, de dois meses antes. Desse modo, aplicou-se o IRT da razão do IPCA entre fevereiro de 2014 a fevereiro de 2015, levando os valores para o ano 2 de concessão.

77. Promovidos os cálculos, o repasse à modicidade por meio da Conta C da parcela da verba anual de RDT não utilizada, no 1º ano de concessão, resultou em um saldo negativo de – R\$1.160.079,43 (um milhão, cento e sessenta mil, setenta e nove reais e quarenta e três centavos).

4.2.2.2.7 – Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

78. 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\$ 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"

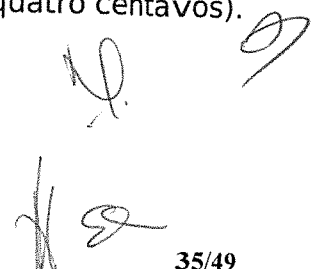
79. A Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, avaliou os montantes informados pela concessionária de uso da verba e calculou os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária.
80. É importante salientar que o reajuste das verbas não utilizadas no ano 1, a preço inicial, foi aplicado na Conta C por meio de IRT calculado em abril de 2015, mês de assunção, com referência ao número-índice do IPCA de fevereiro de 2015, ou seja, de dois meses antes. Desse modo, aplicou-se o IRT da razão do IPCA entre fevereiro de 2014 a fevereiro de 2015, levando os valores para o ano 2 de concessão.
81. Os valores, a preços correntes (ano 2), não utilizados pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 1º ano concessão foi de R\$ 130.159,62 e durante o 2º ano de R\$ 1.066.245,72. O impacto desses ajustes incluindo o repasse para a modicidade tarifária do montante não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de um montante negativo de – R\$ 1.196.405,33 na Conta C.
82. Por sua vez, os valores, a preços correntes, não utilizados pela concessionária para o atendimento de Redução de Acidentes durante o 1º ano concessão foi de R\$ 41.875,45 e durante o 2º ano de R\$ 370.044,35. 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\$ 411.919,80 na Conta C.
83. Portanto, para o total de verbas de segurança no trânsito, o montante negativo da Conta C foi de – R\$ 1.608.325,13.

4.2.2.2.8 – Isenções: Praça de Cristalina-GO e Conselheiro Lafaiete-MG

84. 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.

85. 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 só foi comunicada pela ANTT nesta data.
86. 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 jurídica 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 VIA 040 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."
87. Em relação à isenção em Conselheiro Lafaiete-MG, a isenção encontra-se ainda em curso, portanto considerar-se-á a receita perdida entre 29 de outubro de 2015 e 21 de abril de 2016.
88. Ambos os casos passaram por auditoria da Coordenação de Fiscalização Financeira (CODEF/GEROR/SUINF). O Parecer Técnico nº 026/GEROR/SUINF/2016, de 08 de julho de 2016, avaliou os dados transmitidos pela concessionária, por amostragem e métodos estatísticos.
89. Promovidos os cálculos, o repasse à modicidade por meio da Conta C da perda de receita oriunda da isenção nas praças de pedágio da VIA 040 durante o 2º ano de concessão, resultou em um saldo positivo de R\$1.025.668,04 (um milhão, vinte e cinco mil, seiscentos e sessenta e oito reais e quatro centavos).




4.2.2.2.9 – Eixos Suspensos: ajuste entre estimativa e real

90. A 2ª Revisão Extraordinária calculou o percentual de perda de 13,25% sobre a receita da concessionária decorrente da determinação da Lei dos caminhoneiros de isentar o pagamento de eixos suspensos. Seu embasamento proveio dos quantitativos e composição de veículos conforme constavam no EVTE que definiu a tarifa-teto de leilão.
91. No entanto, desde então esperava-se desvios desta estimativa para com os dados reais de tráfego e de eixos suspensos. Conforme dados da Concessionária, esta perda provou-se efetivamente menor do que a projetada pela 2ª Revisão Extraordinária.
92. Cumpre informar que a ANTT realizará auditoria das informações referentes aos eixos suspensos, conforme solicitação constante do Memorando nº 1.047/2015/SUINF, de 04/09/2015, e do Ofício Circular nº 060/2015/SUINF, de 04/09/2015.
93. Com efeito, a concessionária perdeu 6,29% de receita devido aos eixos suspenso no período desde o início de arrecadação das diferentes praças até 20 de abril de 2016. Quando compara-se as receitas aferidas considerando-se os percentuais de perda estimada (13,25%) e efetiva (6,29%), percebe-se que a VIA 040 arrecadou R\$ 12.912.044,48 a mais no primeiro caso. A aba “Eixo Suspenso” na planilha “Fator C” contém os cálculos.
94. Promovidos os cálculos, o repasse à modicidade por meio da Conta C do ganho de receita devido à utilização de estimativa para cálculo de impacto de eixos suspensos isentos na VIA 040 durante o 2º ano de concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ 12.912.044,48 (doze milhões, novecentos e doze mil, quarenta e quatro reais e quarenta e oito centavos).

4.2.2.3 – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

95. Conforme explicitado acima, a 1ª Revisão Extraordinária inseriu novo investimento (retornos operacionais) via Fluxo de Caixa Marginal.



4.2.2.3.1 - Cálculo da TIR

96. Cabe ressaltar que, atualmente, a concessão possui um único Fluxo de Caixa Marginal (FCM):

- FCM de TIR igual a 9,95% (FCM), criado em 2015, por ocasião da Resolução nº 4.699, de 13/05/15.

97. 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 pela Resolução nº 4.339/2014, de 29.05.2014, 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 pela Resolução 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.

98. 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.

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

Quadro 9: 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

100. 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 taxa de juros obtidas em

financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

101. 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).
102. 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 10: 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)

103. Para o caso da 1ª Revisão Ordinária e da 3ª Extraordinária da Via 040, foram incluídos novos investimentos no Fluxo de Caixa Marginal (FCM). Considerando que os investimentos incluídos são maiores que R\$ 20 milhões a preços de abril de 2011 e que o prazo da concessão é de 30 anos, a concessionária enquadra-se no 1º estágio. Assim, os novos investimentos serão incluídos no fluxo de TIR igual a 9,43%, o FCM.
104. Nesta Revisão considera-se, para os retornos em nível inseridos na 1ª Revisão Extraordinária, o impacto de alteração da TIR de 8,01%, prevista na Resolução 4.075/13, para uma TIR de 9,43%, de acordo com a Resolução 4.903/15. Esta alteração justifica-se pela definição do dia 18/11/2015, no âmbito da Consulta Pública nº 004/2015, de que as concessionárias de rodovia que tivessem manifestado sua discordância na época da elaboração da revisão extraordinária que aprovou os retornos em nível deveriam encaminhar solicitação à SUINF para alteração do WACC adotado, considerando o

estabelecido na Audiência Pública nº 007/2015. A Carta PC 533/2015 fornece pleito válido da Concessionária neste sentido.

105. A atualização da TIR para os retornos em nível aprovados pela ANTT, na aba "Fluxo de Caixa" da planilha FCM 2016, resulta em impacto tarifário, com acréscimo da TBP de 0,04204; percentual de 1,26%.

4.2.2.3.2 - Inserção do tráfego real no FCM

106. O Fluxo de Caixa Marginal considera a substituição do tráfego projetado (EVTE) pelo real até o 2º ano de concessão. O Tráfego real, fornecido pela concessionária por meio da carta OF-GCC 0305-2016, de 15 de junho de 2016, foi lançado, após cálculo de VDM, na planilha "tráfego" do FCM. Como a Concessionária somente começou a arrecadação de pedágio em julho de 2015, o tráfego do ano 1 considerado foi nulo, para todas as praças. Para o ano 2 considerou-se o tráfego real, com base no VDM do período.
107. No que diz respeito à projeção de tráfego dos anos 3 a 30 utilizou-se a taxa de crescimento anual do EVTE tendo como base os dados reais do ano 2. Dessa forma, para projeção do tráfego no Fluxo de Caixa Marginal, está sendo adotada a taxa de crescimento do EVTE. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução nº 3.651/2011.
108. Cabe observar que, futuramente, caso a taxa de crescimento do EVTE não se mostre a mais adequada para elaboração da projeção de tráfego, ela poderá ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade, com método validado pela ANTT.
109. A inserção do tráfego real, na aba "Tráfego", resulta em impacto tarifário, com decréscimo da TBP de -0,00390; e percentual de -0,12%.
110. É importante relatar que a substituição do tráfego real no FCM, também permitiu adequar a parcela do FCM, calculada na 2ª RE, em relação aos eixos suspensos. Diante do exposto, não há mais que se falar em aplicar percentual diretamente sobre o valor da TBP no FCM para considerar os efeitos dos eixos suspensos.



4.2.2.3.3 - Correção do IRT e do arredondamento da tarifa

111. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 20 de abril de 2016, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior. Como o IRT apurado para o início da cobrança de pedágio na Nota Técnica nº 098/2015/GEROR/SUINF foi definitivo, não há necessidade de calcular-se qualquer ajuste do IRT.
112. A atualização do montante de arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada por praça e correspondente VDM e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada. Consta na planilha "Arredondamento" de "Fator C".
113. Os valores da parcela do FCM, por praça, são calculados e aplicados na linha "Arredondamento" de cada praça na aba "Tráfego" do FCM. É preciso notar que, após a separação das parcelas FCM e Fator C, é necessário inserir para cada praça na aba "Tráfego" o valor simétrico, ou seja, multiplicado por menos um. Este procedimento é necessário porque uma entrada com valor negativo no Fator C gera uma redução tarifária, enquanto que uma entrada positiva no tráfego e fluxo de caixa do FCM gera redução tarifária; e vice-versa.
114. A inserção do arredondamento, na aba "Tráfego", resulta em impacto tarifário, com decréscimo da TBP de -0,00004; e percentual de -0,001%.

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

115. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN é processado pela inclusão da nova alíquota de ISSQN médio no ano 2, aba "Resultado" do FCM.
116. Como só houve alteração para 4,51% neste último ano em relação à previsão de alíquota de 5,00% do item 9.3 do edital, os demais anos mantêm a alíquota de 5,00%. Segue-se assim a mesma temporalidade de aplicação do Fator C, ou seja, computar, para efeitos de reequilíbrio, os eventos do último ano concessão.



117. Após este cálculo, chegou-se a um impacto negativo de -0,00003 na TBP; percentual de -0,001%.

4.2.2.3.5 – Inexecuções/reprogramações no Programa de Exploração da Rodovia – PER

118. De acordo com a Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, ocorreu inexecução/Reprogramação no cronograma de obras e serviços da VIA 040. O quadro 11 apresenta o impacto nos itens do PER.

Quadro 11: R.O. - Impacto na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Marginal

| Itens revisados | Fluxo | Tipo | Variação TBP | Variação % |
|--|-------|------|--------------|------------|
| DISPOSITIVOS DE RETORNO EM NÍVEL – 1ª RO | FCM | INV | -0,04141 | -1,23% |

4.2.3 3ª Revisão Extraordinária

119. A Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, apresentou a esta GEROR itens a serem revistos, em caráter extraordinário.

I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

4.2.3.1 – Dispositivos de Retorno em Nível–6,24% de Custos Administrativos

120. A Resolução nº 4.727, de 26/05/2015, introduziu na remuneração das concessionárias de rodovias federais a remuneração de 6,24% quando da introdução de novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

“Art. 1º Incluir os parágrafos 9º e 10º ao artigo 3º da Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“§9º As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de



remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento)" (NR);

"§10º A taxa de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) também deverá ser empregada no caso de exclusão de obras dos Programas de Exploração, retirando-se do fluxo de origem da obra ou serviço excluído a parcela correspondente ao custo administrativo incluído" (NR).

Art. 2º A remuneração dos custos administrativos será aplicada às obras e aos serviços incluídos ou excluídos dos contratos de concessão a partir das revisões tarifárias que ocorreram após a entrada em vigor da Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, bem como as que ocorrerão após a entrada em vigor desta Resolução."

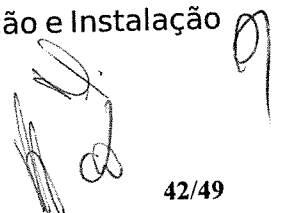
121. Em função de análise procedida pela GEINV, Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, foram consideradas alterações no cronograma dos Retornos em Nível, deslocando-os para o terceiro ano. Inseriu-se os respectivos custos administrativos também no ano 3.
122. Na aba "Custos Operacionais" do FCM foi incluído o valor correspondente aos custos administrativos. O impacto na TBP foi de acréscimo de 0,00513; percentual de 0,15%.

4.2.3.2 – Remoção de Interferências

123. Em função de análise procedida pela GEINV, Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, foi considerado adequado pleito de consideração de valores referentes a Remoções de Interferências.
124. Para fins de cálculo foi inserido na aba "Investimentos", ano 2. Impactou com acréscimo de 0,00021 na TBP; com percentual de 0,01%.

4.2.3.3 – Atraso de Licenciamento Ambiental: Desmobilização, Remobilização, Instalação e Manutenção de Canteiros

125. Em função de análise procedida pela GEINV, Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, foi considerado adequado pleito de consideração de valores referentes Desmobilização, Remobilização e Instalação



e Manutenção de Canteiros em decorrência de atraso de licenciamento ambiental.

126. Para fins de cálculo foi inserido na aba "Investimentos", ano 2. Impactou com acréscimo de 0,01241 na TBP; com percentual de 0,37%.

4.2.3.4 – Lei dos Caminhoneiros: aumento de tolerância para excesso de carga

127. Em função de análise procedida pela GEINV, Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016, foi considerado adequado pleito de consideração de valores referente ao impacto no pavimento de aumento de tolerância para excesso de carga decorrente da Lei dos Caminhoneiros.
128. Para fins de cálculo foi inserido na aba "Investimentos" incremento de valores referentes a manutenção e recuperação de pavimento para todos os anos da concessão. Impactou com acréscimo de 0,28454 na TBP; com percentual de 8,50%.

Quadro 12: RE - Impacto na TBP – Fluxo de Caixa Marginal

| Itens revisados | Tipo | Fluxo | Nota Técnica | Variação |
|--|----------------------------|-------|---|----------|
| Dispositivos de Retorno em Nível–6,24% de Custos Administrativos | Custo Operacional Inclusão | FCM | Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016 | 0,15% |
| Remoção de interferências | Investimento Inclusão | FCM | | 0,01% |
| Atraso de Licenciamento Ambiental: Desmobilização, Remobilização, Instalação e Manutenção de Canteiros | Investimento Inclusão | FCM | | 0,37% |
| Lei dos Caminhoneiros: aumento de tolerância para excesso de carga | Investimento Inclusão | FCM | | 8,50% |

4.2.4 - Efeito final das revisões ordinária e extraordinária

129. O impacto conjunto da 1ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP e do reajuste segundo o

IRT definitivo podem ser observados nos quadros abaixo. Separa-se os itens inseridos no FCM e na Conta C, mostrando a agregação e cálculo do Fator C.

Quadro 13 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal

| Itens revisados | Tarifa (Preços iniciais) |
|--|--------------------------|
| Substituição pela nova TIR (9,43%), conforme Resolução 4.903/2015 | 0,04204 |
| Substituição do tráfego projetado pelo real - adequação do impacto da 2ª RE em relação aos eixos suspensos* ¹ | -0,00390 |
| Arredondamento da tarifa do ano anterior | -0,00004 |
| ISSQN ≠ 5% | -0,00003 |
| Dispositivos de retorno (inexecução observada no ano anterior) | -0,04141 |
| Dispositivos de retorno (taxa administrativa de 6,24%) | 0,00513 |
| Remoção de Interferências | 0,00021 |
| Atraso de Licenciamento Ambiental | 0,01241 |
| Lei dos caminhoneiros: Impacto no Pavimento | 0,28454 |
| Tarifa acumulada | 0,29895 |
| Tarifa acumulada + Tarifa FCM 1ª RE * ² | 0,40537 |

*¹Esta revisão, permitiu adequar o impacto anteriormente calculado no FCM da 2ª RE.

*² Tarifa FCM 1ª RE = 0,10642

Quadro 14 – Itens da Conta C

| Itens revisados | Montante (R\$ correntes) |
|---|--------------------------|
| Arredondamento | -1.485.660,67 |
| Isenções | 1.025.668,04 |
| Δ ISS | -1.009.596,29 |
| Segurança no trânsito: PRF (ano 1 e ano 2) | -1.196.405,33 |
| Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 1 e ano 2) | -411.919,80 |
| RDT (ano 1) | -1.160.079,43 |
| Receitas Extraordinárias | -13.600,00 |
| Eixos Suspensos: Ajuste | -12.912.044,48 |
| Saldo Conta C | -17.163.637,95 |

Quadro 15 – Cálculo Fator C

| | |
|--|----------------|
| Montante aplicado (Cdt+1) | -17.163.637,95 |
| Montante anteriormente aplicado (Cdt) | 0 |
| Fator C anterior (ct) | 0 |
| Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)* ¹ | 68.575.376,18 |
| Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)* ² | 72.004.144,99 |
| Taxa de juros (rt) | 19,63% |



| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Fator C (ct+1) (R\$ correntes) | -0,23837 |
|---------------------------------------|-----------------|

*1 Tráfego correspondente à 365 dias do ano 2, com base no Volume Diário Médio (VDM) observado no período compreendido entre 30/07/2015 e 20/04/2016 (266 dias).

*2 A projeção considerou uma taxa de crescimento de 5%, prevista no anexo referente ao Fator C.

4.3 Atualização da Tarifa revisada por praça

130. Considerando-se o IRT definitivo de 1,32366, bem como a nova TBP de R\$ 3,84701, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

Quadro 16 – Cálculo da tarifa

| Tarifa de Pedágio | Tarifa Arred. | TBP | | Fator D | Fator Q | IRT definitivo | Fator X | Fator C |
|-------------------|---------------|---------|----------------|----------|---------|----------------|---------|----------|
| 4,80872 | 4,80 | 3,84701 | | 0,88416% | 0,00 | 1,32366 | 0,00 | -0,23837 |
| | | FCM* | TBP Contrato** | | | | | |
| | | 0,40537 | 3,44163 | | | | | |

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

* Parcela acumulada FCM

** Ajustada pela perda real de eixos suspensos no 2º ano concessão, em relação à estimativa da 2ª Revisão Extraordinária.

*** 9,32% foi a variação do IPCA em relação ao IRT vigente no período anterior.

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

Quadro 17 – Percentual de variação tarifária – comparação com a tarifa da 2ª RE

| 2a RE | | 1a RO e 3a RE | | % Variação | |
|---------|---------------|---------------|---------------|------------|---------------|
| Tarifa | Tarifa arred. | Tarifa | Tarifa arred. | Tarifa | Tarifa arred. |
| 4,56851 | 4,60 | 4,80872 | 4,80 | 5,26% | 4,35% |

5. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

141. Em atendimento ao Memorando Circular nº 010/2016/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional - GEFOR encaminhou o Memorando nº 176/2016/GEFOR/SUINF, atestando a regularidade técnico-operacional e contratual da VIA 040. Outrossim, informa que não há óbice ao processo de Revisão e Reajuste em curso.

142. A Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico Financeiro elaborou o Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2015 e Atestado de Regularidade Fiscal da VIA 040 em referência aos aspectos econômico-financeiros, validando a regularidade da concessionária nestes quesitos.

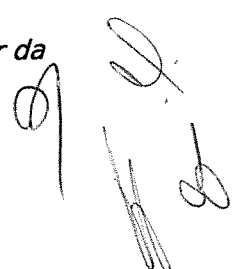
143. Da mesma forma, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias - GEINV informou, por meio do Memorando nº 512/2016/GEINV/SUINF, de 10.05.2016, que não existe óbice, por parte daquela gerência, para aprovação do reajuste da TBP da VIA 040.

144. 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 594/2016/SUINF, de 12 de julho de 2016, e ao Ministério dos Transportes o ofício nº 593/2016/SUINF, também de 12 de julho de 2016, informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária VIA 040.

6. TABELA DE TARIFAS

145. Considerando-se as Tarifas de pedágio por praça resultantes da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT definitivo de 1,32366, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P11 a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

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



146. Segue a tabela de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada nas praças P1 a P11.

| Categoria de Veículos | Tipo de Veículo | Número de Eixos | Rodagem | Multiplicador da Tarifa | Valores a serem Praticados (R\$) |
|-----------------------|--|-----------------|---------|-------------------------|----------------------------------|
| 1 | Automóvel, caminhonete e furgão | 2 | Simples | 1 | 4,80 |
| 2 | Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão | 2 | Dupla | 2 | 9,60 |
| 3 | Automóvel e caminhonete com semi-reboque | 3 | Simples | 1,5 | 7,20 |
| 4 | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3 | Dupla | 3 | 14,40 |
| 5 | Automóvel e caminhonete com Reboque | 4 | Simples | 2 | 9,60 |
| 6 | Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque | 4 | Dupla | 4 | 19,20 |
| 7 | Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque | 5 | Dupla | 5 | 24,00 |
| 8 | Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque | 6 | Dupla | 6 | 28,80 |
| 9 | Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas | 2 | Simples | 0,5 | 2,40 |

7. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

I – Resolução acerca de revisões da 3ª etapa

147. Esta é a primeira revisão ordinária para a VIA 040. Por isso, a forma pela qual os diversos pleitos da concessionária foram tratados nesta 1ª Revisão Ordinária e 3ª Extraordinária embute uma etapa de aprendizagem no processo de revisão para a ANTT.

9.11.

H.8

148. A inovação dos fatores Q, D, X e C impõe uma quebra de rotina em relação à praxis de revisões das etapas anteriores. O desafio maior nesta revisão coube ao Fator C, haja vista que os fatores Q, D e X serão aplicados na íntegra somente nas revisões por vir.

149. Para além das fórmulas e cálculos envolvidos no Fator C, foi necessário tratar duas questões de vulto: (i) os valores referenciados a anos diferentes como no caso de Verbas, pois que o fator C opera com preços correntes, e (ii) a conciliação das variações na Tarifa originadas por um mesmo evento com impacto tanto no Fator C, quanto no FCM.

150. Conforme se consolide um entendimento a respeito da melhor forma de lidar com as especificidades das revisões da 3ª etapa, serão estabelecidas diretrizes e padrões pelos quais toda e qualquer revisão similar se orientará. Uma Resolução ANTT própria para tal fim propiciará previsibilidade e racionalidade para estas revisões. Neste contexto, o tema foi incluído na Revisão ordinária da Agenda Regulatória.

8. CONCLUSÃO

151. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 1ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da VIA 040, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

152. O processo de reajuste indicou o percentual de 9,32% (nove inteiros e trinta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

153. A 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária alteram as Tarifas aprovadas na 2ª Revisão Ordinária para todas as praças, conforme quadro 17. Observa-se que a tarifa aumentou 2,17% em relação à aprovada na 2ª Revisão Extraordinária.



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

154. O Desconto de reequilíbrio que será aplicado no período compreendido entre 30 de julho de 2016 e 29 de julho de 2017 é de 0,88416%, e o Fator C que será aplicado no mesmo período é de -0,23837.
155. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 1ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a VIA 040, cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio, categoria 1, a ser praticada pela Concessionária, para R\$ 4,80 (quatro reais e oitenta centavos), em todas as praças de pedágio, com vigência a partir de 30 de julho 2016.

