



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA RODOVIÁRIA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2567/2022/GEGEF/SUROD/DIR

Interessado: CONCESSIONÁRIA CATARINENSE DE RODOVIAS S.A.

Referência: Processo nº 50500.095208/2021-79 e nº 50500.088763/2021-44

Assunto: 1ª Revisão Ordinária e Reajuste da TBP - Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. - CCR Via Costeira

SUMÁRIO

[1 OBJETO](#)

[2 JUSTIFICATIVA](#)

[3 HISTÓRICO](#)

[3.1 Reajuste](#)

[3.2 Revisões](#)

[3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário](#)

[4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS APLICÁVEIS À REVISÃO E AO REAJUSTE](#)

[4.1 REAJUSTE](#)

[4.2 REVISÃO](#)

[5 ANÁLISE](#)

[5.1 REAJUSTE](#)

[5.2 REVISÃO - FATORES DE REEQUILÍBRIO](#)

[5.2.1 Fator A](#)

[5.2.2 Fator E](#)

[5.2.3 Fator D](#)

[5.2.4 Fator C](#)

[5.2.4.1 Verba anual para Segurança no Trânsito](#)

[5.2.4.2 Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT](#)

[5.2.4.3 IRT provisório e Arredondamento](#)

[5.2.4.4 Alteração da alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza \(ISSQN\)](#)

[5.2.4.5 Desapropriações](#)

[5.2.4.6 Receitas extraordinárias e custos associados](#)

[5.2.4.7 Saldo da "Conta C" e Cálculo do "Fator C"](#)

[5.2.5 Eventos inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais](#)

[5.3 RESULTADO DA 1ª REVISÃO ORDINÁRIA E REAJUSTE](#)

[6 CÁLCULO DA TARIFA DE PEDÁGIO](#)

[7 TABELA DE TARIFAS](#)

[8 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL](#)

[9 CONCLUSÃO](#)

1. OBJETO

1. A presente Nota Técnica trata da análise econômico-financeira da 1ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Catarinense de Rodovias S.A - CCR Via Costeira, com vigência contratualmente prevista para 02 de maio de 2022, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016 e nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019; à Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014, nº 4.727, de 26 de maio de 2015, e nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019; à Resolução 5.850, de 16 de julho de 2019; e ao Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 02/2019, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. JUSTIFICATIVA

2. Conforme disposto no artigo 38, inciso XIII, da Resolução ANTT nº 5.888, de 12 de maio de 2020, Regimento Interno da ANTT, a elaboração e implementação da proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias federais compete à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD).

3. HISTÓRICO

3. Em 21/02/2020, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, situada à Praça Antônio Prado, no 48 - Térreo, São Paulo/SP, o leilão do Edital de Concessão nº 02/2019, referente à concessão para exploração da rodovia BR-101/SC.

4. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1 a seguir:

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 02/2019.

Rodovias	Trecho	Extensão
BR-101/SC	Trecho entre o município de Paulo Lopes/SC, no início da ponte sobre o Rio da Madre (km 244+680) e a divisa entre os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, no município de Passo de Torres/SC, início da Ponte sobre o Rio Mampituba (km 465+100)	220,42 km

5. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental (EVTEA), equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 1,97012, correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a agosto de 2019.

6. Para o edital em comento houve a apresentação de três propostas (vide Quadro 2). Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita, pelo Diretor de Leilão da B3, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 002/2019.

Classificação	Proponente	Corretora	Lance ^[1]	Deságio
1	CCR S.A.	181 - MUNDIVEST S.A. CCVM	1,97012	62,04%
2	ECORODOVIAS CONCESSÕES E SERVIÇOS S.A.	023 - NECTION INVESTIMENTOS S.A. CVMC	2,51016	51,63%
3	CONSÓRCIO WAY - 101	003 - XO INVESTIMENTOS CCTVM S.A.	4,35985	16,00%

^[1]Valores ofertados com data-base de agosto de 2019, conforme Edital de Concessão nº 02/2019.

7. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário foi a CCR - Concessionária Catarinense de Rodovias S.A., com lance de R\$ 1,97012 para a Tarifa Básica de Pedágio.

8. A Deliberação ANTT nº 307, de 30/06/2020, publicada no DOU de 02/07/2020, emitiu o Ato de Outorga da rodovia BR-101/SC em favor da Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. e autorizou a assinatura do respectivo Contrato de Concessão.

9. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Concessionária Catarinense de Rodovias S.A., que, em 06/07/2020, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, o Contrato de Concessão nº 01/2020, relativo ao Edital nº 02/2019.

10. O contrato visa à exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante a cobrança de Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,97012, referenciada a agosto de 2019 (preços iniciais do contrato).

11. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da **Data da Assunção em 07 de agosto de 2020**, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xvii) como sendo a data da assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens. Esta também é a data a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

3.1. Reajuste

12. A atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio, que ocorreu em 02 de maio de 2021, conforme subcláusula 17.3 do contrato de concessão. O primeiro reajuste implicou um aumento de 8,83% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,08831, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de março de 2021 (ou seja, referente à dois meses anteriores ao mês de início da cobrança de pedágio) e o número índice do IPCA de junho de 2019 (ou seja, referente à dois meses antes da data base do EVTEA, agosto de 2019).

13. Mediante o critério contratual (subcláusula 17.3.2), a data-base para os reajustes seguintes da tarifa de pedágio será a data do primeiro reajuste. Portanto, nos anos posteriores, os reajustes serão realizados sempre no dia 02 de maio, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

14. O Quadro 3 a seguir apresenta a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária:

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Provisório	Variação %	IRT Definitivo	Variação %	Diferenças (prov/def) %
2021	-	-	1,08831	8,83	-

3.2. Revisões

15. O Quadro 4 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma das revisões realizadas:

Quadro 4: Histórico dos revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	-	-	1,97012	Valor vencedor da licitação
Início de cobrança - P1 a P4	02/05/2021	02/05/2021	R\$ 2,14409	Início de cobrança (valor vencedor da licitação) e Reajuste das praças de pedágio P1 a P4. Processo nº 50500.020968/2021-22; Deliberação nº 151, de 20/04/2021.

3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

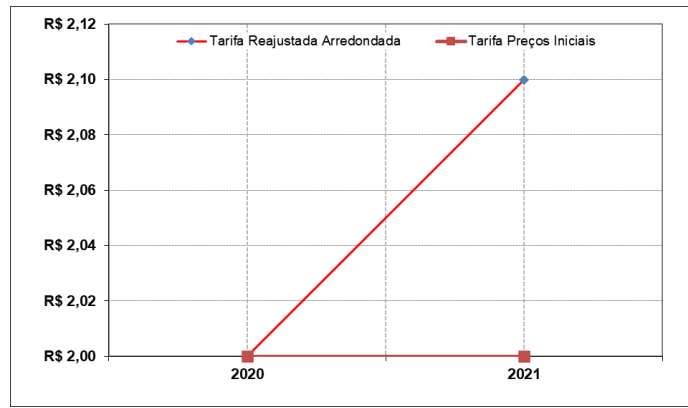
16. O Quadro 5 apresenta a evolução da tarifa cobrada na praça de pedágio pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões, aplicação dos fatores A, D, E e C, reajuste, e aplicação do critério de arredondamento, para a categoria 1 de veículos:

Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	A (%)	D (%)	E (%)	C (R\$)	TP	IRT	Tarifa arred. (R\$)	Var. (%)
Leilão	-	-	-	-	R\$ 1,97012	-	2,00	-
Reajuste 2021	-	-	-	-	R\$ 2,14409	1,08831	2,10	8,83

17. Os efeitos dos reajustes expressos em termos de tarifa a preços iniciais (PI – data base de agosto/2019) e tarifa praticada estão ilustrados no gráfico seguinte:

Gráfico 1: Efeitos do reajuste



4. DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS APLICÁVEIS À REVISÃO E AO REAJUSTE

4.1. REAJUSTE

18. 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 (xxxviii), (lxiv) e (lxv) transcritos a seguir:

“ (xxxviii) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, verbas e **Garantia de Execução do Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre junho de 2019 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula: $IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$ (onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do **IPCA** do mês de junho de 2019, e $IPCA_i$ significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**).

(...)

(lxiv) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 1,97012 (um real, noventa e sete mil e doze centésimos de milésimos), correspondente ao valor básico da Tarifa para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 17.4, 17.5 e 17.6.

(lxv) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 17.3, para cada praça de pedágio.”

19. Vale ainda transcrever o que dispõe a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

“17.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

17.3.1 A **Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio.

17.3.2 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.

17.3.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times IRT + (FCM \times IRT) + C$$

Onde:

TP: **Tarifa de Pedágio**;

TBP: **Tarifa Básica de Pedágio**;

D: **Fator D**;

A: **Fator A**;

E: **Fator E**;

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**;

FCM: **Fluxo de Caixa Marginal**; e

C: **Fator C**.

17.3.4 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 a segunda casa decimal para zero e se mantém o valor da primeira;

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

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

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

17.3.7 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.

17.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir.

(i) Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado.

(ii) 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** determinará o novo índice de reajuste.”

20. De acordo com a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) terá o seu primeiro reajuste na data de início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

21. Ressalta-se que a Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real, segundo os critérios estabelecidos na subcláusula 17.3.4 do Contrato de Concessão.

22. Ressalta-se ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016 e nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019, 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 reajustamento tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados.”

4.2. REVISÃO

23. O valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.
24. O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 17.4, em síntese, que a Revisão Ordinária é a revisão anual realizada pela ANTT por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no Contrato, mediante aplicação do Fator C, do Fator D, do Fator A e do Fator E, e das adequações previstas no Fluxo de Caixa Marginal.
25. Na cláusula 17.5, o contrato dispõe sobre a Revisão Quinquenal:
- 17.5.1** A revisão quinquenal é decorrente de alterações, inclusões, exclusões, antecipações ou postergações de obras e serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, Concessionária e corpo técnico da ANTT, oriundas da dinâmica do Sistema Rodoviário, conforme regulamentação específica da ANTT.
- 17.5.2** Quinquenalmente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deverá ser submetida ao Processo de Participação e Controle Social da ANTT, a fim de garantir o direito de manifestação de todos os interessados.
- 17.5.3** A primeira revisão quinquenal ocorrerá ao final do 5º ano do Prazo da Concessão e as demais, sucessivamente, a cada 5 (cinco) anos."
26. Na subcláusula 17.6.1, consta que a "*Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões decorrentes, única e exclusivamente, de força maior, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral urgente do Contrato ou fato do príncipe de que resulte, comprovadamente, alteração dos encargos atribuídos à Concessionária que comprometa ou possa comprometer sua solvência e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato*".
27. Ressalta-se, ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016 e nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019, 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 anual anterior:

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;
- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;
- c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;
- d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

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

- a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;
- b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;
- c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária."

28. Os aspectos da revisão são também abordados na Resolução ANTT nº 1.187/2005 e no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

5. ANÁLISE

29. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente nota técnica.
30. Foi solicitado à CCR Via Costeira, por meio do Ofício nº 33049/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (9203548), de 15/12/2021, informações quanto ao volume de tráfego de veículos pagantes, relação dos municípios ao longo do trecho concedido e respectivas alíquotas de ISSQN, e eventuais pleitos da Concessionária a serem analisados na 1ª Revisão Ordinária da TBP, no que cabe a esta GEGEF.
31. Em resposta, foi enviada a Carta VC-ADC nº 562/2022 (9584113), de 10/01/2022, com as informações solicitadas, e informando os pleitos a serem apresentados para análise na esfera da GEGEF na presente revisão tarifária foram enviados previamente através da Carta VC-ADC nº 476/2021 (9184191), de 22/11/2021.
32. Para análise da 1ª Revisão Ordinária, foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50500.095208/2021-79 (GEGEF).

- I. Despacho GEGEF 8306736, de 05/10/2021: questiona a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) sobre a existência de óbice para a revisão e solicita o percentual de desconto ou acréscimo de reequilíbrio a ser aplicado;
- II. Ofício nº 33049/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (9203548), de 15/12/2021: solicita à Concessionária informações quanto ao volume de tráfego de veículos pagantes, relação dos municípios ao longo do trecho concedido e respectivas alíquotas de ISSQN, e eventuais pleitos da Concessionária a serem analisados na 1ª Revisão Ordinária da TBP, no âmbito de competência da GEGEF;
- III. Despacho GEFIR 8803688, de 23/11/2021: informa que não há óbice à revisão, por parte da GEFIR;
- IV. Carta VC-ADC nº 562/2022 (9584113), de 10/01/2022, e seus Anexos: encaminha as informações solicitadas no Ofício nº 33049/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (9203548), e informa que os pleitos a serem apresentados para análise na esfera da GEGEF na presente revisão tarifária foram enviados previamente através da Carta VC-ADC nº 476/2021 (9184191), de 22/11/2021;
- V. Nota Técnica SEI Nº 7236/2021/GEGEF/SUROD/DIR (10278643), de 17/12/2021: informa a aferição da Concessionária quanto às Receitas Extraordinárias durante o primeiro ano concessão (processo CODEF 50500.019675/2021-01);
- VI. Relatório Consolidado de Fiscalização (10278736) e Atestado de Regularidade (10278769): atestam que a Concessionária encontra-se regular, com validade até 09/09/2022;
- VII. Ofício SEI nº 26074/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR-ANTT (8307774), de 01/10/2021: o qual a Gerência de Regulação Rodoviária - GERER informa não ter havido dispêndio da Concessionária com RDT para o 1º ano concessão.
- VIII. Nota Técnica nº 503/2022/GEGEF/SUROD/DIR (9730216), de 14/03/2022: apresenta a análise preliminar da 1ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. (CCR ViaCosteira) no que tange às atribuições da Gerência de Gestão Econômico-Financeira – GEGEF;

- IX. Ofício nº 5050/2022/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (10251304), de 14/03/2022: encaminha à Concessionária a análise preliminar da revisão em andamento, concedendo o prazo de 15 dias para manifestação;
- X. Carta VC-ADC nº 120/2022 (11128898) e seu Anexo (11128918), de 28/03/2022: manifestação da Concessionária quanto à análise preliminar da revisão em andamento.

Processo nº 50500.088763/2021-44 (GEFIR)

- I. Nota Técnica nº 6615/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8902668), de 03/12/2021: apresenta a análise preliminar, no que compete à Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR), da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. (CCR ViaCosteira), concernentes às Rodovias BR-101/SC;
- II. Nota Técnica nº 2153/2022/GEFIR/SUOD/DIR (10787140), de 14/04/2022: apresenta a análise complementar, no que compete à Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR), da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. (CCR ViaCosteira), concernentes às Rodovias BR-101/SC.

33. A Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária é composta pela soma de duas parcelas, quais sejam: Tarifa de Contrato, correspondente à tarifa vencedora do certame licitatório, e Tarifa do FCM, relativa aos investimentos e serviços incluídos no Contrato de Concessão por meio do Fluxo de Caixa Marginal. Além disso, incide sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio os efeitos de ajustes previstos no Contrato, mediante aplicação dos Fatores de Reequilíbrio A, E, D e C.

34. O Quadro 6 apresenta a descrição dos eventos analisados em face das revisões em pauta:

Quadro 6: Descrição dos eventos analisados

Descrição dos Eventos	Forma do reequilíbrio
Reajuste	-
Fatores de Reequilíbrio	Fator A, E e D
Verba anual para Segurança no Trânsito	Fator C
RDT	Fator C
IRT provisório e Arredondamento	Fator C
Alteração da alíquota de ISSQN	Fator C
Desapropriações	Fator C
Receitas Extraordinárias	Fator C

35. Os itens seguintes apresentam as análises acerca do Reajuste e dos Fatores de Reequilíbrio.

5.1. REAJUSTE

36. Conforme a Deliberação nº 151/2021 (6166081), o início da cobrança de pedágio pela Concessionária se deu em 02 de maio de 2021, nas praças P1 a P4. Assim, para o cálculo do IRT deve-se considerar o número-índice de IPCA de março de 2021, ou seja, o IPCA de dois meses anteriores à data-base do início da cobrança de pedágio, que se deu em maio de 2021.

37. Para o cálculo do IRT apurou-se o número-índice do IPCA de março de 2022 (6.315,93), e o número-índice do IPCA de junho de 2019 (5.214,27) - dois meses antes da data base dos preços iniciais do contrato (agosto de 2019).

38. Apresenta-se no quadro a seguir, os parâmetros para o cálculo do IRT, considerando os números índice de novembro de 2021 a março de 2022:

Quadro 7: Parâmetros para o cálculo do IRT

MÊS	IPCA
IPCA ₀ (Jun/19 - divulgado)	5.214,27
Nov/21 (divulgado)	6.075,69
Dez/21 (divulgado)	6.120,04
Jan/22 (divulgado)	6.153,09
Fev/22 (divulgado)	6.215,24
Mar/22 (divulgado) - IPCA _i	6.315,93
Δ% nov-dez/21	0,73%
Δ% dez/21-jan/22	0,54%
Δ% jan-fev/22	1,01%
Média (%)	1,62%

39. A partir desses dados apurou-se o valor do IRT provisório, conforme fórmula abaixo:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{6.315,93}{5.214,27} = 1,21128$$

40. O IRT definitivo de 2022 apurado, de **1,21128**, tem sua vigência de 02 e maio de 2022 a 01 de maio de 2023.

41. O Reajuste resulta em um acréscimo percentual da TBP de 11,30% (onze inteiros e trinta centésimos percentuais), comparado ao IRT anterior de 1,08831.

5.2. REVISÃO - FATORES DE REEQUILÍBRIO

42. O valor atualmente em vigor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é aquele oriundo da proposta vencedora do leilão, conforme explicitado na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão:

"(lxiv) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP):** equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 1,97012 (um real, noventa e sete mil e sete centésimos de milésimos), correspondente ao valor básico da Tarifa para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 17.4, 17.5 e 17.6."

43. O início da cobrança de pedágio pela Concessionária se deu no dia 02 de maio de 2021, nas praças P1 a P4, conforme Deliberação nº 151/2021 (6166081), sendo a TBP reajustada, antes do arredondamento, de R\$ 1,97012 para R\$ 2,14409.

44. Portanto, considerando a TBP em vigor de R\$ **2,14409**, a preços de março de 2021, passa-se aos eventos da 1ª Revisão Ordinária. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores A, E, D e C.

5.2.1. Fator A

45. De acordo com o inciso (xxvii) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator A é um "incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação do **Acréscimo de Reequilíbrio**, no caso de conclusão antecipada das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, conforme previsto no **Anexo 5**".

46. Conforme explicitado no Anexo 5 do contrato, na subcláusula 3.1, "o **Acréscimo de Reequilíbrio** não constitui espécie de bonificação em favor da **Concessionária**, mas mecanismo pré-fixado de ressarcimento da **Concessionária** pela conclusão antecipada das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER (Fator A) ou pela conclusão das obras do Estoque de Melhorias (Fator E)**". Parte-se do pressuposto que, se essas obras tiveram a sua execução autorizada ou solicitada pela ANTT, o custo financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários.

47. A subcláusula 3.7 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator A:

"O percentual relativo ao **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator A**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$A = [(CAA \times Dt) - Dt] \times CAT$$

Em que,

A é o **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator A**;

CAA é o Coeficiente de Ajuste Adicional aplicado apenas ao **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator A**, conforme previsto na **Tabela V**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto na **Tabela II**; e

CAT é o Coeficiente de Ajuste Temporal previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**."

48. Nesta 1ª Revisão Ordinária, o Fator A será igual a **0 (zero)**, uma vez que não houve conclusão antecipada das "Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias" previstas no PER (Fator A) ou das obras do Estoque de Melhorias (Fator E), conforme Nota Técnica nº 6615/2021/GEFIR/SUROD/DIR (8902668).

5.2.2. Fator E

49. De acordo com o inciso (xxx) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator E é um "incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação do **Acréscimo de Reequilíbrio** relativo à conclusão de obras do **Estoque de Melhorias**, conforme previsto no **Anexo 5**". No inciso (xxiv) da mesma subcláusula, consta que Estoque de Melhorias é um "percentual de obras de melhorias, referenciadas na **Tabela II do Anexo 5**, a serem executadas pela **Concessionária** a partir de solicitação da **ANTT**, constituindo obrigação contratual e ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma do **Anexo 5**, mediante a aplicação do **Fator E**, após a conclusão da obra".

50. A subcláusula 21.4 estabelece os critérios e princípios para aplicação do Fator E, dentre outros:

"21.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

21.4.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no **Contrato**.

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

(...)

(iii) Na hipótese de execução das obras do **Estoque de Melhorias** previstas no item 3.2.1.5 do **PER**, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dar-se-á, após a conclusão da obra, mediante a aplicação automática do **Acréscimo de Reequilíbrio - Fator E**, nos termos das cláusulas 9.3.6 e do **Anexo 5**.

(...)"

51. A subcláusula 3.9 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator E:

"O percentual relativo ao **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$E = Dt \times CAT$$

Onde,

E é o **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto na **Tabela II**; e

CAT é o Coeficiente de Ajuste Temporal previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**."

52. Nesta 1ª Revisão Ordinária, o Fator E será igual a **0 (zero)**, uma vez que não houve conclusão de obras do "Estoque de Melhorias", conforme conforme Nota Técnica nº 6615/2021/GEFIR/SUROD/DIR (8902668).

5.2.3. Fator D

53. De acordo com o inciso (xxix) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator D é um "reduzidor da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** relativo ao não atendimento aos **Parâmetros de Desempenho** da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Serviços Operacionais e ao atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço, conforme previsto no **Anexo 5**".

54. Conforme explicitado no Anexo 5, subcláusula 2.1:

"O **Desconto de Reequilíbrio** não constitui espécie de penalidade imposta à **Concessionária**, senão mecanismo que visa a restabelecer a neutralidade entre os direitos e obrigações das **Partes**, conforme originalmente pactuadas no **Contrato**, desonerando, assim, os usuários do **Sistema Rodoviário**. Pressupõe que, se o serviço público prestado na **Concessão** estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no **Contrato** e no **PER**, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as **Partes** no **Contrato**, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro pelo não atendimento das metas do **PER**, ou quando, de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e **Parâmetros de Desempenho**, houver inexecução, atraso ou supressão de investimentos relacionados às obras e serviços da Frente de Recuperação e Manutenção, Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, da Frente de Serviços Operacionais, e de Manutenção de Nível de Serviço, cujo risco esteja alocado à **Concessionária**."

55. A subcláusula 2.6.3 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator D:

"2.6.3 O percentual relativo ao **Desconto de Reequilíbrio – Fator D**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, com exceção do disposto no item 2.7 deste **Anexo**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$D = Dt \times CAT$$

Em que,

D é o **Desconto de Reequilíbrio – Fator D**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto nas **Tabelas I, II e III**; e

CAT é o Coeficiente de Ajuste Temporal previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**."

56. O item 4 do Anexo 5, por sua vez, descreve o "Coeficiente de Ajuste Temporal" (CAT):

"4.1 O Coeficiente de Ajuste Temporal consiste na multiplicação do percentual calculado de **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** por valor pré-fixado na **Tabela IV**, de forma a equilibrar receitas e despesas no tempo, mantendo a neutralidade dos **Fatores D, A e E**.

4.2 A aplicação do Coeficiente de Ajuste Temporal incidirá somente sobre os itens previstos nas **Tabelas II e III**.

4.3. No caso do **Fator D**, o ano de referência do Coeficiente de Ajuste Temporal na **Tabela IV** corresponderá ao ano previsto para a execução das obras e serviços constantes no **PER**.

4.3.1 O **Fator D** permanecerá constante e será aplicado enquanto perdurar a inexecução, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária.

4.4 No caso do **Fator A e E**, o ano de referência do Coeficiente de Ajuste Temporal na **Tabela IV** corresponderá ao ano de conclusão da execução das obras e serviços constantes no **PER**.

4.4.1 O **Fator A** e o **Fator E** permanecerão constantes até o final do **Prazo da Concessão**, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária."

57. De acordo com a tabela IV do anexo 5, o CAT correspondente ao 1º ano de concessão equivale a 1,100.

58. A Nota Técnica SEI nº 6615/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8902668) apura eventuais descumprimentos relativos às Frentes de (i) Recuperação e Manutenção, (ii) Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço e (iii) Frente de Serviços Operacionais, de acordo com os parâmetros técnicos e de desempenho.

59. A Nota Técnica SEI nº 2153/2022/GEFIR/SUOD/DIR (10787140) revisa o Fator D em virtude das contestações contidas na manifestação da Concessionária quanto à proposta preliminar da 1ª Revisão Ordinária e do Reajuste da TBP, dada através da Carta VC-ADC nº 120/2022 (11128898). No entanto, a GEFIR mantém o encaminhamento dado na Nota Técnica SEI nº 6615/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8902668) quanto aos percentuais de desconto de reequilíbrio apurados.

60. O Fator D do 1º ano concessão da CCR Via Costeira apresentado na Nota Técnica da GEFIR é de **0,96207%**, a ser aplicado na presente revisão tarifária.

5.2.4. Fator C

61. De acordo com o inciso (xxviii) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator C é um "reductor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do **Contrato** aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**".

62. O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do contrato, em função de eventos diversos, sendo alguns deles exemplificados na subcláusula 1.3 do Anexo 6:

"1. Introdução

(...)

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

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

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

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

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

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

1.3.7 Não utilização da totalidade das verbas de desapropriação, conforme previsto na subcláusula 8.2.2 do **Contrato**;

1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária;

1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**;

1.3.10 Alteração de receitas decorrentes da execução de obras e serviços fora do prazo previsto no **PER**;

1.3.11 Alteração de receitas decorrente da indenização, ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.8 do **Anexo 5** do **Contrato de Concessão**.

(...)"

63. Ademais, é importante relatar que o Anexo 6 prevê o seguinte:

"1. Introdução

(...)

1.4 Todos os eventos da subcláusula 1.3 relativos a parcelas ou percentuais de tarifas serão convertidos em montantes a serem creditados ou debitados do saldo da Conta C, conforme previsto no item 2.1, com base no tráfego e nas receitas auferidas durante o ano correspondente, tal como se daria caso os eventos efetivamente se realizassem.

1.5 A aferição do **Fator C** será feita anualmente e terá início a partir do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**, com sua primeira aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 1 (um) ano contado do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio**.

1.5.1 A primeira aplicação do **Fator C** levará em conta todos os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da **Concessionária** desde a **Data da Assunção da Concessão**.

1.6 O **Fator C** de que trata a subcláusula 17.3.3 será atualizado monetariamente para a mesma data-base de reajuste da tarifa, com aplicação do IRT."

64. A metodologia completa de cálculo do Fator C é descrita na cláusula 2 do Anexo 6.

65. Importa ressaltar que na presente revisão se trata da primeira aplicação do Fator C, portanto, são levados em conta os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da concessionária relativas ao 1º ano de concessão, que compreende o período entre 07/08/2020 a 06/08/2021.

66. Nos itens seguintes são apresentados os eventos cujos impactos nas receitas da concessionária serão acumulados na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

5.2.4.1. Verba anual para Segurança no Trânsito

67. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 14.11 do contrato de concessão, transcrito a seguir:

"14.11.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 449.656,80 (quatrocentos e quarenta e nove mil seiscentos e cinquenta e seis reais e oitenta centavos) a ser atualizado pelo IRT.

(ii) A **ANTT** indicará a forma e oportunidade em que a **Concessionária** disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá:

- (a) compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT;
- (b) ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário; ou
- (c) reverter em favor da modicidade tarifária."

68. Conforme exposto na Nota Técnica SEI nº 6615/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8902668), a GEFIR informa "com base na alínea c da Cláusula 14.11.1 do Contrato de Concessão e tendo em vista que a utilização da presente verba está pendente de regulamentação definindo critérios técnicos para a sua utilização, propõe-se que, para a 1ª Revisão Ordinária, a referida verba seja integralmente revertida em favor da modicidade tarifária para os usuários da rodovia."

69. Assim, referente ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021, a GEFIR propõe reverter integralmente a Verba de Segurança no Trânsito em favor da modicidade tarifária, conforme previsão contratual.

70. O valor da verba de segurança estipulado no item 14.11.1 do contrato é de R\$ 449.656,80, a preços iniciais. Dessa forma, o repasse à modicidade por meio da Conta C, no 1º ano concessão, resultou em **saldo negativo de R\$ 544.659,34**, devidamente reajustado a preços de março/2022.

5.2.4.2. Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

71. Para o RDT o Contrato de Concessão prevê, em sua cláusula 15:

"15.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data da Assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar o montante de R\$ 853.543,21 (oitocentos e cinquenta e três mil quinhentos e quarenta e três reais e vinte e um centavos), a ser atualizado pelo IRT, a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico.

15.2 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1, 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.

15.3 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão de propriedade da ANTT."

72. O Ofício SEI nº 26074/2021/COPIR/GERER/SUOD/DIR-ANTT (8307774), de 01/10/2021, da Gerência de Regulação Rodoviária - GERER informa que "o valor da Prestação de Contas neste período é nulo, e, portanto, o valor a ser considerado para fins de revisão tarifária será de R\$0,00 (zero reais), sendo que, a verba não consumida no período, (item 15.1 do contrato de concessão) no valor de R\$ 853.543,21 (oitocentos e cinquenta e três mil, quinhentos e vinte e um reais, vinte e um centavos), a preços iniciais (PI), deverá ser revertida em modicidade tarifária, nos termos do parágrafo 6º, art. 37 da Portaria SUINF/ANTT nº 68, de 06 de março de 2019."

73. Assim, o valor contratual destinado ao RDT no 1º ano concessão foi revertido à modicidade tarifária por meio da Conta C, resultando em **saldo negativo de R\$ 1.033.878,02**, devidamente reajustado a preços de março/2022.

5.2.4.3. IRT provisório e Arredondamento

74. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no 1º ano de concessão (07/08/2020 a 06/08/2021), compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior.

75. Como o IRT apurado para reajustar a tarifa vigente no 1º ano concessão, foi definitivo (isto é, não houve necessidade de se projetar números-índices do IPCA), não há compensação a ser feita quanto ao IRT utilizado.

76. A apuração do saldo a ser destinado à Conta C decorrente do arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada no ano 1; e (ii) a receita que seria obtida utilizando-se a tarifa sem arredondamento, considerando o volume de tráfego real no ano 1 de 19.910.867 veículos equivalentes.

77. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade do IRT provisório e Arredondamento do 1º ano concessão resultou no **montante positivo de R\$ 977.128,90**, a preços de março/2022, a ser adicionado ao Saldo da Conta C e, posteriormente, no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba "1 - Arredondamento", da planilha "Fator C - 1ºRO Via Costeira".

5.2.4.4. Alteração da alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

78. De acordo com o item 10.3 do Edital de Concessão nº 02/2019, transcrito a seguir, foi prevista a incidência da alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, a título de ISSQN para todos os municípios do trecho concedido à CCR Via Costeira:

"10.3 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; "

79. Conforme estabelece o item c) do inciso I do Art. 2º da Resolução 675/2004 e a subcláusula 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, faz-se necessário proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão das diferenças de alíquotas de ISSQN previstas e efetivamente praticadas pelos municípios.

80. Foi solicitado à Concessionária, por meio do Ofício nº 33049/2021/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT (9203548), a relação dos municípios ao longo do trecho concedido com as respectivas informações da rodovia equivalente, extensão atravessada pela BR, alíquota de ISSQN e Lei Municipal que estabeleceu a alíquota.

81. Em resposta, foi enviada a Carta VC-ADC nº 562/2022 (9584113) com os dados solicitados de recolhimento de ISSQN.

82. A partir dos dados enviados pela Concessionária, foi verificado que a alíquota média ponderada efetivamente praticada pelos municípios é de 4,91%, conforme apresentado no Quadro 8:

Quadro 8: ISSQN dos municípios lindeiros da CCR Via Costeira

Municípios	Rodovia/UF	Extensão atravessada pela BR (km)	Alíquota ISSQN Efetiva	% Município	Participação do Município	Lei Municipal / Data
ARARANGUÁ	BR-101/SC	10,301	5%	10,30%	0,52%	Lei complementar nº 163/2014 e 55/2004
CAPIVARI DE BAIXO	BR-101/SC	2,342	5%	2,34%	0,12%	Lei complementar nº 1860/2017
CRICIÚMA	BR-101/SC	2,860	5%	2,86%	0,14%	Lei complementar nº 287/2018
GAROPABA	BR-101/SC	2,313	5%	2,31%	0,12%	Lei complementar nº 471/1993 e 847/2003
IÇARA	BR-101/SC	9,770	5%	9,77%	0,49%	Lei complementar nº 02/1998 e 28/2009
IMBITUBA	BR-101/SC	13,275	5%	13,28%	0,66%	Lei complementar nº 3019/2006
JAGUARUNA	BR-101/SC	3,589	4%	3,59%	0,14%	Lei complementar nº 01/2005

LAGUNA	BR-101/SC	8,403	5%	8,40%	0,42%	Lei complementar nº 105/2003
MARACAJÁ	BR-101/SC	4,115	5%	4,11%	0,21%	Lei complementar nº 04/2002 e 07/2003
PALHOÇA	BR-101/SC	0,036	5%	0,04%	0,00%	Lei complementar nº 24/2004
PASSO DE TORRES	BR-101/SC	2,661	3%	2,66%	0,08%	Lei complementar nº 02/2003
PAULO LOPES	BR-101/SC	7,828	5%	7,83%	0,39%	Lei complementar nº 956/2002
PESCARIA BRAVA	BR-101/SC	4,066	5%	4,07%	0,20%	Lei complementar nº 11/2013
SANGÃO	BR-101/SC	5,883	5%	5,88%	0,29%	Lei complementar nº 09/2007
SANTA ROSA DO SUL	BR-101/SC	4,593	5%	4,59%	0,23%	Lei complementar nº 564/2003
SÃO JOÃO DO SUL	BR-101/SC	3,927	5%	3,93%	0,20%	Lei complementar nº 02/2003
SOMBRIO	BR-101/SC	6,302	5%	6,30%	0,32%	Lei Municipal nº 780/1990
TREZE DE MAIO	BR-101/SC	0,248	5%	0,25%	0,01%	Lei complementar nº 538/2004
TUBARÃO	BR-101/SC	7,489	5%	7,49%	0,37%	Lei complementar nº 01/2002
TOTAL		100,000		100,00%	4,91%	

83. Assim, foi realizado o cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN previsto e efetivo, por meio de cálculo da diferença de receita auferida, ao longo do 1º ano concessão, com alíquota efetiva média ponderada de 4,91%, e a receita que seria auferida com a alíquota a 5,00% - portanto, considerou-se no cálculo a tarifa de pedágio cobrada. Com base na diferença dos resultados, reajustada para os preços correntes do 2º ano de concessão, se obtém a variação monetária de tributo a ser incluída na "Conta C".

84. Após este cálculo, chegou-se em um **montante negativo de R\$ 41.467,33**, a preços de março/2022, a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C, conforme cálculo realizado na aba "3 - ISSQN" da planilha "Fator C - 1ºRO Via Costeira".

5.2.4.5. Desapropriações

85. O Contrato de Concessão dispõe o que segue para desapropriações que fossem necessárias ao longo do período de concessão:

8.2.2 A Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para desapropriação de R\$ 13.672.195,15 (treze milhões, seiscentos e setenta e dois mil cento e noventa e cinco reais e quinze centavos).

(i) O montante previsto para desapropriação deverá ser utilizado exclusivamente para a execução dos atos referidos na subcláusula 8.2.1.

8.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 8.2.1 por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba referida na subcláusula 8.2.2, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, por meio do **Fluxo de Caixa Marginal**, na forma prevista na subcláusula 21.5.

8.2.4 Após o término das obras previstas no subitem 3.2.1 do PER, a verba não utilizada será revertida à modicidade tarifária por meio da aplicação do **Fator C**, nos termos do **Anexo 6**, em momento a ser definido pela **ANTT**.

86. Considerando que o Contrato estabelece que a Concessionária faz jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios com desapropriações que excederem o valor estabelecido na subcláusula 8.2.2 de R\$ 13.672.195,15 (treze milhões, seiscentos e setenta e dois mil cento e noventa e cinco reais e quinze centavos) por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), **não há valores referentes a Desapropriações a serem considerados no Fator C**.

87. A Nota Técnica SEI nº 6615/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8902668) informou que a Concessionária não apresentou informações sobre eventuais dispêndios realizados na vigência do Contrato de Concessão em relação à rubrica "Desapropriações", informou ainda que há pendências por parte da Concessionária quanto à prestação de contas do 1º Ano de Concessão, não havendo valores a serem registrados na presente revisão tarifária. Assim, concluiu que *"Considerando-se que a aplicação do Fator C, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do Contrato de Concessão, somente ocorrerá após o término das obras previstas no subitem 3.2.1 do PER, o que ainda não ocorreu, não será proposto o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão por conta do presente item."*

5.2.4.6. Receitas extraordinárias e custos associados

88. Conforme explicitado no inciso (lx) na subcláusula 1.1.1 do contrato, *"Receitas Extraordinárias"* são *"quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras."*

89. A exploração de Receitas Extraordinárias está disciplinada na cláusula 18 do contrato de concessão. Na subcláusula 18.6, consta que *"parcela da receita advinda de Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária, mediante a análise pela ANTT dos resultados das Receitas Extraordinárias, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente da ANTT"*.

90. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, onde ficou estabelecido:

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

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

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

91. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, tem-se:

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I –relativamente ao exercício anual anterior:

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

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão."

92. A Nota Técnica SEI nº 7236/2021/GEFIR/SUOD/DIR (10278643) traz que *"foram informados nos balancetes mensais analíticos os valores de R\$ 150,00 tanto para junho como para julho de 2021, totalizando R\$ 300,00 (trezentos reais) de arrecadação de Receitas Extraordinárias no 1º ano de concessão (de 07/08/2020 a 06/08/2021)."*

93. Após cálculos, chegou-se em um **montante negativo de R\$ 184,19**, a preços de março/2022, a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C, conforme cálculo realizado na aba "4 - Receitas Extraordinárias" da planilha "Fator C - 1ªRO Via Costeira".

5.2.4.7. Saldo da "Conta C" e Cálculo do "Fator C"

94. A metodologia de cálculo do Fator C é apresentada no item 2 do Anexo 6 do contrato de concessão.

95. O montante da Conta C será o somatório dos valores calculados em cada evento descrito anteriormente. Na presente revisão, houve os seguintes eventos a serem computados, conforme sintetizado no quadro abaixo:

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Verba anual para Segurança no Trânsito	-544.659,34
RDT	-1.033.878,02
IRT provisório e Arredondamento	977.128,90
Alteração da alíquota de ISSQN	-41.467,33
Receitas Extraordinárias	-184,19
Montante da Conta C - R\$ (Cd_{t+1})	-643.059,99

96. O item 2.1 do referido Anexo estabelece a forma de cálculo do Fator C:

"2.1 O Fator C será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$C_{t+1} = \frac{Cd_{t+1} + (c_t \times (VTPeq_t - VTPeq_t)) \times (1 + r_t)}{VTPeq_{t+1}}$$

Onde:

t: representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do Fator C

c_t: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano t

c_{t+1}: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte a t. Previamente a sua incidência na tarifa de pedágio, conforme previsto na subcláusula 17.3.3, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais.

VTPeq_t: Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, efetivamente verificado no ano t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para cada categoria,

VTPeq_t: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente calculada no ano anterior para o corrente ano, expressa em veículos equivalentes à categoria 1 conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para cada categoria,

VTPeq_{t+1}: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para o ano seguinte a t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para cada categoria,

r_t: Taxa de Juros nominal equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal previsto na subcláusula 21.5 definida abaixo no ano t

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

Em que:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C, ou seja, o r_t.

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio pelo IRT.

f: Taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal previsto na subcláusula 21.5 do Contrato.

Cd_{t+1}: Montante da Conta C a ser aplicado no ano seguinte a t, conforme o item 2.3.

Cd_t: Montante dos eventos de reequilíbrio devidamente ajustado ao tráfego real do ano t e efetivamente aplicado ao cálculo de c_t.

O saldo da Conta C será calculado através das seguintes fórmulas:

$$C'_t = \sum_{i=1}^n F_{it} + FC_t$$

$$FC_t = C_{t-1} \times (1 + r_t)$$

$$C_t = C'_t - Cd_{t+1}$$

Em que:

C'_t: Saldo provisório da Conta C ao final do ano t,

F_{it}: Evento conforme previsto no item 1.3 do ano t, exceto o previsto no item 1.3.11,

FC_t: Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio previsto no item 1.3.9 observado o tratamento previsto no item 2.3.1,

C_t: Saldo final da Conta C ao final do ano t."

97. Ao longo do primeiro ano concessão, considerado a data de autorização para início de cobrança de pedágio, houve cobrança nas praças P1 a P4 durante 97 dias (de 03/05/2021 a 06/08/2021). Após esta data, nas mesmas praças, houve cobrança durante 147 dias (de 07/08/2021 a 31/12/2021), portanto no segundo ano concessão.

98. Visto que o período em que houve cobrança do ano 1 é pouco representativo quando se considera o período de um ano, para esta primeira revisão tarifária foi considerada, excepcionalmente, a projeção de tráfego para o período de 365 dias.

99. Os dados reais de tráfego equivalente (VTPeqt) do ano 1 representam 97 dias, assim foram considerados os dados apurados no ano 2 para fins de projeção considerando sua proporcionalidade. Logo, somado o apurado em 244 dias estimou-se o tráfego total pedagiado equivalente no ano 1

(365 dias) em 78.218.542,62. Dessa forma, foi possível definir o tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 2 (VTPeqt+1) utilizando 2% de crescimento do equivalente apurado/projetado do ano 1. A memória de cálculo consta na aba "FATOR C" da planilha "Fator C - 1ºRO Via Costeira".

100. A projeção para o ano 2 (ano "t+1") é feita multiplicando-se o tráfego no ano "t" por 1,02 - conforme estipulado no item 2.2.2 do Anexo 6 do contrato, alínea "a", para a primeira aplicação do Fator C:

"a) A Projeção de Tráfego para a primeira aplicação do **Fator C**, em t+1, conforme previsto no item 1.5, será o **Volume Total Pedagiado equivalente da rodovia**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.2.6 do **Contrato**, no ano t, acrescido de 2% (dois por cento), de acordo com a seguinte fórmula:"

$$\widetilde{VTPeq}_{t+1} = 1,02 \times VTPeq_t$$

101. Cumpre esclarecer que a própria metodologia do Fator C já apresenta mecanismo de correção de projeções no ano subsequente.

102. Determinado o tráfego projetado e o montante da Conta C, chega-se a um Fator C, **a preços correntes do ano 1 de -0,00806**.

103. Ainda, conforme especificado no item 2.1 do anexo 6 do Contrato, previamente à sua incidência na tarifa de pedágio, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais, resultando em -0,00665.

104. Importante destacar o disposto na Subcláusula 1.6 do Anexo 6 do Contrato de Concessão:

"1.6 O **Fator C** de que trata a subcláusula 17.3.3 será atualizado monetariamente para a mesma data-base de reajuste da tarifa, com aplicação do IRT."

105. O quadro a seguir demonstra as variáveis consideradas para cálculo do Fator C:

Taxa de juros	
IRT mar/21 (definitivo) ano 1	1,08831
IRT mar/22 (definitivo) ano 2	1,21128
Variação IRT (i)	11,30%
TIR FCM (f)	8,47%
Taxa de juros do ano 2 (rt)	20,73%
FATOR C	
Montante (Cdt+1)	-643.059,99
Fator C aplicado no ano 1 (Ct)	0,00000
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 1 (VTPeqt)*	78.218.542,62
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 1 (VTPeqt)	-
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 2 (VTPeqt+1)	79.782.913,48
Fator C a ser aplicado no ano 2 (ct+1)	-0,00806

*Tráfego projetado para proporção anual

106. Cumpre observar que, nesta revisão, está se propondo que todo o montante da Conta C seja considerado no cálculo do Fator C, não restando saldo a ser capitalizado e repassado para a próxima revisão.

5.2.5. Eventos inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais

107. Conforme explicitado pela Concessionária no item 2 de sua proposta de revisão, Carta VC-ADC nº 476/2021 (9184191), não houve inclusão de obras e serviços no escopo do contrato de concessão que ensejassem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

5.3. RESULTADO DA 1ª REVISÃO ORDINÁRIA E REAJUSTE

108. O Quadro 11 abaixo sintetiza os resultados das análises apresentadas nesta Nota Técnica, apresentando a composição da tarifa de pedágio da concessionária para a 1ª Revisão Ordinária e do Reajuste da TBP:

Composição da Tarifa	1ª RO
TBP Contrato	1,97012
TBP FCM	0,00000
Fator D	0,96207%
Fator A	0,00000%
Fator E	0,00000%
Fator C	-0,00806
IRT	1,21128

6. DO CÁLCULO DA TARIFA DE PEDÁGIO

109. Vale transcrever o que dispõe as subcláusulas 17.3.3 a 17.3.6 do contrato de concessão, quanto à fórmula de cálculo da tarifa de pedágio, e forma de arredondamento:

"17.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times IRT + (FCM \times IRT) + C$$

Onde:

TP: Tarifa de Pedágio;

TBP: Tarifa Básica de Pedágio;

D: Fator D;

A: Fator A;

E: Fator E;

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio;

FCM: Fluxo de Caixa Marginal; e

C: Fator C.

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

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

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

110. Considerando os valores apurados ao longo da presente Nota Técnica - os quais devem compor as variáveis da fórmula prevista na subcláusula 17.3.3 do Contrato, é possível calcular a tarifa de pedágio. O quadro a seguir oferece uma comparação entre as tarifas reajustadas antes e depois do arredondamento de início do contrato e da presente 1ª Revisão Ordinária:

Quadro 13 – Variação tarifária

Praça de pedágio	Início de contrato		Revisão 1		Variação	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (%)	Tarifa arred. (%)
P1, P2, P3 e P4	2,14409	2,10	2,35534	2,40	9,85%	14,29%

7. TABELA DE TARIFAS

111. Conforme estabelecido na subcláusula 17.2.6 do Contrato de Concessão, as Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículo, adotando-se os multiplicadores da Tarifa.

112. Importante destacar o disposto na Subcláusula 17.2.9 do Contrato de Concessão:

"17.2.9 A Tarifa de Pedágio para cada categoria de veículo em cada uma das praças de pedágio será resultante do produto entre (i) a Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1 e (ii) o respectivo Multiplicador da Tarifa, estipulado na subcláusula 17.2.6."

113. Desta forma, a tabela a seguir apresenta os valores das Tarifas de Pedágio para cada categoria de veículos, obtidas a partir da Tarifa de Pedágio determinadas para categoria 1:

Tabela 1: Tabela de tarifas

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	2,40
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão trator e furgão	2	Dupla	2,0	4,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	3,60
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3,0	7,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	4,80
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0	9,60
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0	12,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0	14,40
9	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas motorizadas	2	Simple	0,5	1,20
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	0,00

Obs.: Nos termos da subcláusula 17.2.8, para os veículos com mais de 6 (seis) eixos, será adotado o Multiplicador de Tarifa equivalente à categoria 8, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o Multiplicador de Tarifa correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que excederem a 6 (seis) eixos.

8. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

114. Em resposta ao Despacho GEGEF 8306736, de 06/10/2021, foi encaminhado o Despacho GEFIR 8803688, de 23/11/2021, informando não haver óbice à 1ª Revisão Ordinária, por parte da GEFIR.

115. Os aspectos econômico-financeiros da Concessionária foram analisados pela Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico e Financeiro (CODEF/GEGEF). De acordo com o Relatório Consolidado de Fiscalização (10278736) e Atestado de Regularidade (10278769), a Concessionária encontra-se regular, com validade até 09/09/2022.

9. CONCLUSÃO

116. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste e a 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária CCR Via Costeira, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

117. O processo de reajuste indicou o percentual de 11,30% (onze inteiros e trinta centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária, com incidência para o período de 02/05/2022 a 01/05/2023.

118. A 1ª Revisão Ordinária e Reajuste alteram a tarifa arredondada em 14,29% (quatorze inteiros e vinte e nove centésimos por cento) em relação à tarifa vigente.

119. Ressalta-se que a Resolução 5.954, de 04/11/2021, que estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus (COVID-19) e para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, não produz efeito no contrato da Via Costeira. Isso porque, conforme explicitado no artigo 2º da citada Resolução, ela se aplica aos contratos de concessão em que houve cobrança de tarifa de pedágio no ano de 2020, e a Via Costeira iniciou a cobrança de pedágio somente em 02 de maio de 2021 (cf. Deliberação nº 151, de 20/04/2021).

120. Por fim, sugere-se submeter a apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT a proposta da 1ª Revisão Ordinária e do Reajuste anual da Tarifa de Pedágio da Concessionária CCR Via Costeira, com efeito econômico-financeiro a partir de 02/05/2022. Cumpre esclarecer que o atraso na aplicação destas

alterações deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.

(assinado eletronicamente)

ANDRE RORIZ DE CASTRO BARBO
Coordenador de Gestão Econômico-Financeira

De acordo, encaminha-se à SUROD.

(assinado eletronicamente)

EDINALTON SILVA RODRIGUES
Gerente de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - Substituto

De acordo,

(assinado eletronicamente)

ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE
Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

Brasília, data da assinatura eletrônica.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE RORIZ DE CASTRO BARBO, Coordenador(a)**, em 04/05/2022, às 18:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **EDINALTON SILVA RODRIGUES, Gerente Substituto (a)**, em 05/05/2022, às 14:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE, Superintendente**, em 08/05/2022, às 10:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **11128940** e o código CRC **A6F5589A**.

Referência: Processo nº 50500.095208/2021-79

SEI nº 11128940

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br