

NOTA TÉCNICA Nº 199 /2015/GEROR/SUINF

Em 09 de dezembro de 2015.

Processo: 50500.087070/2015-96

Assunto: 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão com a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.

Interessado: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.

1 OBJETO

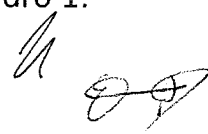
1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, com data de vigência contratual em 29/12/2015, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, à Resolução nº 1187, de 09/11/2005, e à Resolução nº. 3.651 de 07/04/2011.

2 JUSTIFICATIVA

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

3 HISTÓRICO

3. Em 09/10/2007, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6o andar, São Paulo/SP, para a Concessão de 7 (sete) trechos rodoviários, divididos em 7 (sete) Editais distintos, conforme Quadro 1.



Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007

Edital	Lote	Rodovia	Trecho	Extensão
001	06	BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba	401,60 km
002	05	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo	562,10 km
003	07	BR-116/376/PR e 101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,30 km
004	04	BR-101/RJ	Div. RJ/ES – Pte. Pres. Costa e Silva	320,10 km
005	01	BR-153/SP	Div. MG/SP – Divisa SP/PR	321,60 km
006	02	BR-116/PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	412,70 km
007	03	BR-393/RJ	Div. MG/RJ – Entr. BR – 116 (Dutra)	200,10 km

4. Para o Edital 001, houve a apresentação de 11 (onze) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 11 (onze) propostas que foram aceitas no Certame.

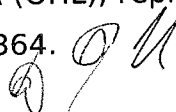
5. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse Edital, foi de R\$ 2,68.

6. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, a empresa OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) foi quem ofereceu o maior deságio em relação à tarifa teto do edital, conforme mostra o quadro abaixo.

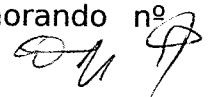
Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 1, lote 06.

Corretora	Participante	Valor do Lance (R\$)	(%) Deságio
CTVM S.A.	OHL	1,36	49,19
Santander Brasil S.A. CTVM	CONSÓRCIO BRVIAS	1,55	42,27
MERRILL LYNCH S/A CTVM	CONSÓRCIO OIICNO	1,85	30,8
MUNDINVEST S.A. CCVM	CONSORCIO COWAN CBM	1,87	30,05
SUISSE BRASIL S.A. CTVM	TPI TRIUNFO PARTICIPAÇÕES	1,95	27,33
COINVALORES CCVM LTDA.	GALVÃO-ALUSA	1,97	26,59
VOTORANTIM CTVM LTDA	CONSÓRCIO BERTIN EQUIPAV	1,98	25,92
PACTUAL CTVM S.A.	CCR	2,13	20,52
UNIBANCO INVESTSHOP CVMC S.A.	PRIMAV ECORODOVIAS	2,13	20,33
CTVM S.A.	CONSÓRCIO ISOLUX	2,14	20,14
BRASCAN S.A. CTV	CRB CONSÓRCIO RODOVIAS BRASILEIRAS	2,25	16,01
INTERBOLSA DO BRASIL CCTVM	CONSÓRCIO AB-VIAS	2,5	6,85
CVC S.A.	CONSORCIO QUALIVIAS	2,5	6,55

7. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S.A., com lance de R\$ 1,364.



8. A partir do dia 10/10/2007, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 31/10/2007 assinada pelos seus membros, que confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.
9. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 05 recursos, que receberam 05 solicitações de impugnação.
10. Em 05/12/2007 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento dos recursos apresentados à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de suas impugnações, considerando o recurso improcedente com a não reconsideração da decisão prolatada.
11. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2475 de 12/12/2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.
12. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Régis Bittencourt S/A, à qual, em 12/02/2008, por meio da Resolução ANTT nº 2533, é emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.
13. Em 14/02/2008, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 401,60 km do trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia BR-116/SP/PR, para exploração da infraestrutura e da 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).
14. O referido contrato estabelece uma Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,364, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada, pelo prazo de vigência de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato, o que ocorreu em 15/02/2008 (sexta-feira); conforme cláusulas 2.3, 21.1 e 21.2 do Contrato de Concessão e Memorando nº



1.065/2009/PRG/ANTT, de 15/10/2009, o início da vigência passou a ser contado em 18/02/2008 (segunda-feira).

15. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 060/2008/GEECO/SUREF, de 04/08 2008, e nº 101/2008/GEECO/SUREF, de 23/12/2008. Consta nestas Notas Técnicas que não houve revisão tarifária.

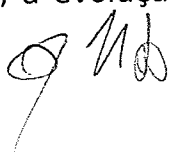
16. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 29/12/2008 nas praças de pedágio P1 e P4, autorizado por Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 3, de 24/12/2008. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês, conforme certifica a Nota Técnica nº 016/2008/SUINF, de 23/12/2008.

17. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 22/02/2009, a praça de pedágio P3 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 18/02/2009. Em 10/03/2009, a praça P6 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 09/03/2009. Ainda, em 23/03/2009, a praça P2 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 19/03/2009. E por fim, em 18/05/2009, a praça P5 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 15/05/2009.

3.1 Reajuste

18. A primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data em que a Autopista Régis Bittencourt iniciou a cobrança de pedágio, isto é, no dia 29/12/2008. A atualização implicou em um aumento de 8,07% sobre a TBP de leilão (R\$ 1,364), com base no Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT definitivo no valor de 1,08069, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro (IPCAi) de 2008 e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCAo).

19. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e dos definitivos são compensadas no reajuste subsequente. O Quadro 3 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.



Quadro 3: evolução do IRT

Ano	IRT definitivo	Variação anual (%)
2008	1,080693	8,07
2009	1,12628	4,22
2010	1,18974	5,63
2011	1,26876	6,64
2012	1,33897	5,53
2013	1,41629	5,77
2014	1,50913	6,56

3.2 Revisões

20. Além da atualização monetária de 2008, em 25/11/2009 foi publicada no DOU a Resolução ANTT nº 3.318, que autorizou a 1ª Revisão Extraordinária da TBP, devido à reprogramação do Programa de Exploração da Rodovia, alterando a TBP de R\$ 1,36400 para R\$ 1,35323, porém somente com vigência a partir de 29/12/2009, data do reajuste anual da TBP. Da mesma forma, em 24/12/2009 foi publicada no DOU a Resolução nº 3.358, que autorizou a 1ª Revisão Ordinária da TBP de R\$ 1,35323 para R\$ 1,35282, com vigência a partir de 29/12/2009, data do reajuste anual da TBP.

21. No Quadro 4 seguinte, resume-se o histórico dos principais eventos referentes a esta concessão.

Quadro 4: principais eventos referentes à concessão

Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 1,36400	Valor vencedor da licitação
Atualização monetária	29/12/2008	29/12/2008	R\$ 1,36400 0,00 %	Processo nº 50500.023801/2008-46 Deliberação nº 479/08 de 18/11/2008 Aviso do DG – DOU de 24/12/2008
1ª Revisão Extraordinária	25/11/2009	29/12/2009	R\$ 1,35323 -0,79 %	Processo nº 50500.039105/2009-32 Resolução nº 3.318 de 11/11/2009
1ª Revisão Ordinária	29/12/2009	29/12/2009	R\$ 1,35282 -0,03%	Processo nº 50500.055517/2009-10

Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
				Resolução nº 3.358 de 24/12/2009
2ª Revisão Ordinária	29/12/2010	29/12/2010	R\$ 1,35359 0,06%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
2ª Revisão Extraordinária	29/12/2010	29/12/2010	R\$1,40552 3,84%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
3ª Revisão Ordinária	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,37844 -1,93%	Processo nº 50500.084469/2011-91 Resolução nº 3.753 de 20/12/2011
3ª Revisão Extraordinária	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,38174 0,24%	
4ª Revisão Ordinária	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34857 -2,45%	Processo nº 50500.098204/2012-51 Resolução nº 3954/2012 de 12/12/2012
4ª Revisão Extraordinária	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34372 0,36%	
5ª Revisão Ordinária	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,31092 -2,44%	Processo nº 50500.158480/2013-67 e 50500.111395/2013-35 Resolução nº 4.212/2013
5ª Revisão Extraordinária	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,28296 -2,13%	
6ª Revisão Extraordinária	01/09/2014	29/12/2014	R\$1,28577 +0,22%	Processo nº 50500.117877/2014-80 e 50500.114826/2014-04 Resolução nº 4.385/2014
6ª Revisão Ordinária	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,27211 -1,06%	Processo nº 50500.035683/2014-67 Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015
7ª Revisão Extraordinária	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,34675 5,86%%	

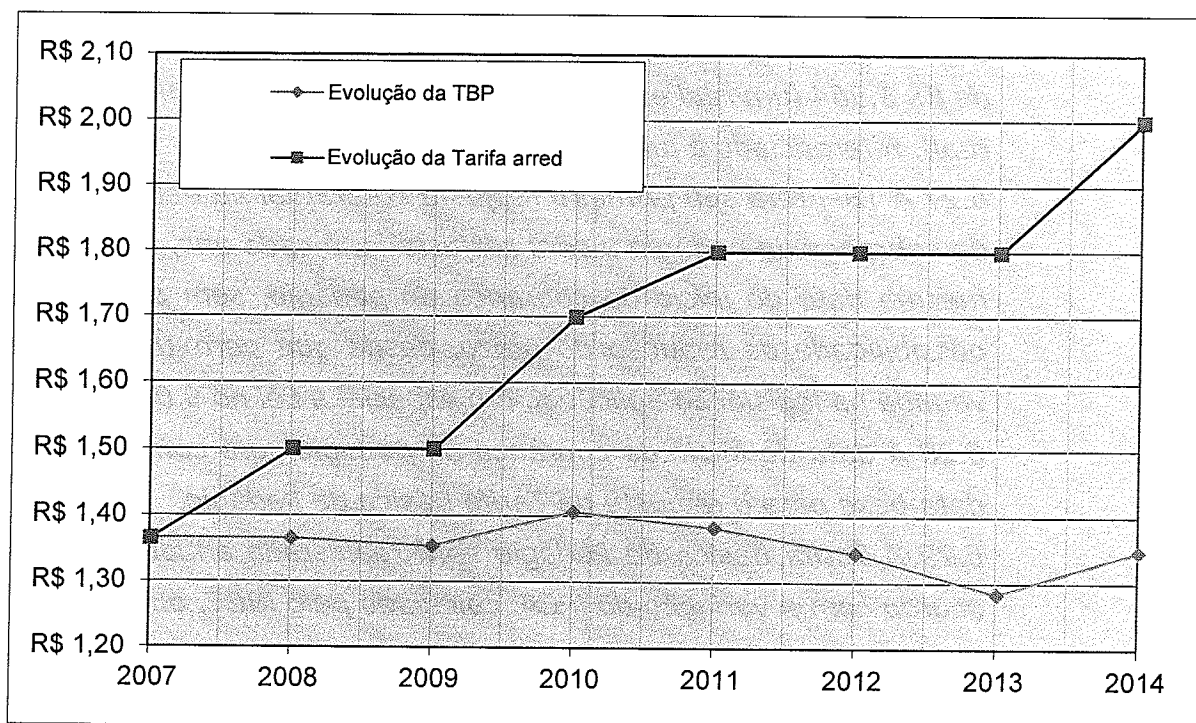
22. A evolução da TBP e da TBR nas praças de pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt é apresentada no Quadro 5 e no Gráfico I seguintes, lembrando que a TBP varia somente quando ocorre uma revisão, enquanto a TBR varia anualmente por ocasião do reajuste, incluindo o critério de arredondamento contratual.

Quadro 5: evolução da Tarifa de Pedágio

Datas	TBP (R\$)	Variação	TBP praticada (R\$)	Variação
12/12/2007	1,36400	-	-	Proposta

Datas	TBP (R\$)	Variação	TBP praticada (R\$)	Variação
29/12/2008	1,36400	-	1,50	+9,97 % (início da cobrança)
29/12/2009	1,35282	-0,82%	1,50	-
29/12/2010	1,40552	3,90%	1,70	13,33%
29/12/2011	1,38174	-1,64%	1,80	5,88%
29/12/2012	1,34372	-2,75%	1,80	-
29/12/2013	1,28296	-4,52%	1,80	-
29/12/2014	1,34675	+4,97%	2,00	11,11%

Gráfico I: evolução da TBP e da TBR



4 ANÁLISE DO REAJUSTE E DA REVISÃO

23. 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.

4.1 Reajuste

24. O pleito de reajuste, referente ao período de apuração de dezembro de 2014 a dezembro de 2015, com vigência a partir de 29/12/2015, foi apresentado pela Concessionária através das Carta ARB/PLA/14050616, de 18/05/2015.

4.1.1 Dos dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

25. A respeito do reajuste tarifário, vale transcrever a seguir o que dispõe o contrato de concessão.

“CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI é de R\$ 1,364 (um real e trezentos e sessenta e quatro milésimos de real), referenciado a julho de 2007.

6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei no 9.069/195.

6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.

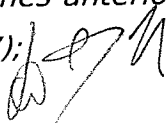
6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.

6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior a data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o}$$

Onde:

IPCA_o, - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);



IPCA_i - IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

- a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;*
- b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.*

6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente.”

26. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu artigo 4º, trata de metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário:

“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 três últimos índices publicados.”

4.1.2 Apuração do reajuste pela ANTT

27. Considerando o início da cobrança de pedágio em dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o cálculo do IRT, é necessário a apuração da variação do IPCA entre o mês anterior à data de referência da Proposta Comercial e o mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

28. Sendo a data de referência da Proposta Comercial julho de 2007, e a data do reajuste da TBP dezembro de 2015, o IRT será o quociente entre a projeção do número-índice do IPCA de novembro de 2015 e o número-índice do IPCA de junho de 2007. Considerando que na data de emissão desta Nota Técnica o número índice do IPCA de novembro de 2015 não havia sido publicado, assim,



para a 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária haverá necessidade de projeção do Número Índice do IPCA para novembro de 2015.

Quadro 6: Número Índice do IPCA de novembro de 2015

MÊS	IPCA
ago/15 (apurado)	4.346,65
set/15 (apurado)	4.370,12
out/15 (apurado)	4.405,95
Δ% ago-set/15	0,54%
Δ% set-out/15	0,82%
Δ% Média	0,68%
nov/15 (projetado)	4.435,90

29. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT (provisório) para novembro de 2015 é igual a 1,66177, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = \frac{4.435,90}{2.669,38} = 1,66177$$

30. Portanto, o IRT a ser aplicado no ano de 2015, de caráter provisório, representa uma variação percentual de 10,12% em relação ao IRT utilizado em 2014, sendo este o percentual correspondente ao reajuste tarifário.

31. Desse modo, uma vez que os cálculos efetuados por esta Agência para a obtenção do IRT seguem a resolução ANTT nº 675/2004, seus fundamentos foram os adotados para o cálculo da TBP praticada a vigorar a partir de 29/12/2015, entretanto, aplicados sobre a TBP obtida a partir da revisão apresentada em sequência.

4.2 Revisão

32. O Contrato de Concessão estabelece no Capítulo VI, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.



4.2.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP

33. A respeito da revisão tarifária, vale transcrever a seguir o que dispõe o contrato de concessão.

“CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de



- apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;*
- b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;*
- c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;*
- d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior a verba indenizatória prevista no PER;*
- e) sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;*
- f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados a Concessão.*

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

Revisão Ordinária

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.



Revisão Extraordinária

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

Revisão Qüinqüenal

6.42 Revisão Qüinqüenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT.

34. 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;

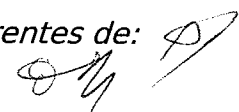
II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:

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.”

35. Em observância ao capítulo VI, cláusulas 6.33 a 6.39, bem como ao preconizado no artigo 24º, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, e em observação ao pleito da Concessionária, procedeu-se à revisão da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.

4.2.2 7ª Revisão Ordinária

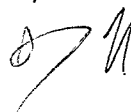
36. Para a 7ª Revisão Ordinária foram considerados os seguintes eventos: Correção de IRT e arredondamento tarifário do ano anterior; Substituição do tráfego projetado pelo real; Receitas extraordinárias e custos associados; Recursos para Desenvolvimento Tecnológico; Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal; e Inexecuções/Reprogramações no PER.

37. Os lançamentos foram realizados no Fluxo de Caixa Original, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais a seguir discriminados:

i. Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM 1): criado em 2011 por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 8,01%;

ii. Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM 2): criado em 2014 por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 7,17%;

38. Pontua-se que os cálculos apresentados a seguir tiveram como base a TBP aprovada pela Resolução nº 4.510, de 11/12/2014 (retificada pela Resolução nº 4.655, de 01/04/2015), que elevou a TBP resultante da 6ª Revisão Extraordinária e 7ª Revisão Extraordinária de R\$ 1,34675 para R\$ 1,41011, com vigência concomitantemente à presente revisão.



39. Cabe ressaltar que a alteração da tarifa ocorreu devido à distribuição da tarifa de forma escalonada nos anos de 2014, 2015 e 2016, tendo em vista o elevado impacto tarifário referente à de execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal para por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária.

4.2.2.1 Correção de IRT e arredondamento tarifário

40. Item de revisão ordinária correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no ano anterior, compensando desta forma as perdas ou ganhos por diferença de arredondamentos.

41. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo no quadro de ponderação de tarifas, sendo compensada a distorção decorrente da aplicação da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2014, resultando nos impactos percentuais indicados no quadro a seguir:

Quadro 7: Impactos nos fluxos de caixa pela correção do IRT e arredondamento da tarifa – 7ª RO

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2
Variação percentual	0,098%	0,001%	0,010%

4.2.2.2 Substituição do tráfego

42. Os dados de tráfego real referentes ao 7º ano concessão referentes a todas as praças de pedágio foram obtidos junto à concessionária por meio da Carta BSB-088/2015, de 16/03/2015, e lançados nos fluxos de caixa marginais, na aba “TRAFEGO real”.

43. A inserção do tráfego real nos fluxos FCM1 e FCM2 resultou nos impactos percentuais indicados no quadro a seguir:

Quadro 8: Impactos nos fluxos de caixa pela substituição do tráfego projetado pelo real – 7ª RO

Fluxo de Caixa	FCM1	FCM2
Variação percentual	0,051%	1,032%

4.2.2.3 Receitas extraordinárias e custos associados

44. Item de revisão ordinária, preconizado na resolução ANTT nº 675/2004, e também integrante do pleito da Concessionária, o repasse à modicidade das receitas alternativas foi regulamentado em 2008, pela resolução ANTT nº 2.552/2008, 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.”

45. As informações sobre as Receitas Extraordinárias foram encaminhadas pela Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico-Financeira (CODEF) por meio do Despacho CODEF/GEROR nº 233/2015, sendo os valores lançados no item “2.4.1 RECEITAS ALTERNATIVAS” do FCO, resultando em um decréscimo da TBP de 0,033%.

4.2.2.4 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

46. Item de revisão ordinária, preconizado na resolução ANTT nº 675/2004, e também integrante do pleito da Concessionária, o repasse à modicidade dos recursos para desenvolvimento tecnológico foi regulamentado em 2004, pela resolução ANTT nº 483/2004, onde ficou estabelecido:

“Art. 11. Os recursos não utilizados em projetos aprovados pela ANTT relativos ao ano civil anterior serão, ao tempo da data-base de reajuste das tarifas de pedágio, destinados à modicidade tarifária.

Art. 12. Não serão computados no cálculo das tarifas de pedágio os valores que extrapolarem no ano civil os recursos previstos no art. 1º desta Resolução.”

47. As informações financeiras sobre as despesas realizadas com os recursos de desenvolvimento tecnológico no 7º ano concessão foram analisadas por meio da Nota Técnica nº 425/2015/SUINF, de 10/11/2015, que informou um total de recursos não utilizados de R\$ 18.673,73, a preços iniciais.

48. Desta forma, a diferença a menor foi lançada no item 10.1 da aba “BASE” do FCO, e resultou em um decréscimo na TBP de 0,001%.

4.2.2.5 Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal

49. Conforme disposto no capítulo XIII do contrato de concessão e no PER, a Concessionária deve firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na rodovia concedida, num montante anual de R\$ 775.500,00 (a preços iniciais).

50. De acordo com a Nota Técnica nº 49/2015/GEINV/SUINF, o valor aprovado para esse item no 7º ano concessão foi de R\$ 716.972,44, a preços iniciais.

51. Sendo assim, foi realizado o ajuste no item 11.1 da aba "BASE" do FCO, resultando no impacto percentual indicado no quadro abaixo:

Quadro 9: Impactos no FCO referente ao valor aprovado da verba para a PRF – 7ª RO

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	-0,002%

4.2.2.6 Inexecuções/reprogramações PER

52. As informações acerca das inexecuções e reprogramações no PER foram encaminhadas pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) por meio das Notas Técnicas nº 49/2015/GEINV/SUINF e nº 56/2015/GEINV/SUINF.

53. Para a 7ª Revisão Ordinária os eventos foram lançados nos fluxos de caixa FCO, FCM1 e FCM2, e resultou nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 10: Eventos de inexecução/reprogramações PER nos fluxos FCO, FCM1 e FCM2 – 7ª RO.

Itens revisados	Numeração no PER	Tipo	Fluxo de Caixa	Varição
Melhoria de Interseções Existentes	5.1.5	INV	FCO	-0,0001%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças em Pista Dupla - Parcial - km 388+200	5.1.20.10	INV	FCO	-0,001%
Implantação de trevo em desnível, com alças, em Pista Dupla - km 340 - Serra do Cafezal	5.1.9.8 (5.1.9.H)	INV	FCO	-0,001%
Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	5.1.14.1	INV	FCO	-0,006%
Sistema de Detecção de Altura	6.3.1.5	INV	FCO	-0,001%

Itens revisados	Numeração no PER	Tipo	Fluxo de Caixa	Variação
Sistema de pesagem - Implantação das Edificações - Balança móvel	6.5.1.2	INV	FCO	-0,024%
Call Boxes (Obras Civas)	6.6.1.2.1	INV	FCO	-0,059%
Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	INV	FCO	-0,424%
Implantação de Ciclovía em Registro/SP	5.1.21	INV	FCM1	-0,0005%
Recuperação da Ponte sobre o Rio Capivari	5.5	INV	FCM2	-0,006%
			Total	-0,525%

54. Dessa forma, os impactos dos itens relativos a inexecuções e reprogramações do PER nos fluxos de caixa FCO, FCM1 e FCM2 da 7ª Revisão Extraordinária resultaram em decréscimo da TBP de -0,525%.

4.2.2.7 Efeito final da 7ª Revisão Ordinária

55. Considerando todos os itens da 6ª revisão ordinária, explicitados anteriormente, para o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, a TBP sofreu acréscimo de 0,63% (sessenta e três centésimos por cento), passando de R\$ 1,41011 para R\$ 1,41903.

4.2.3 8ª Revisão Extraordinária

56. Para a 8ª Revisão Extraordinária foram considerados os seguintes eventos: exclusões, inclusões, reprogramações no PER e Eixos suspensos (Lei 13.103/2015).

57. Além dos fluxos de caixa já mencionados na presente Nota Técnica (FCO, FCM1 e FCM2), foi necessária a criação de um novo fluxo de caixa (FCM3) para os lançamentos de novos investimentos e custos operacionais no PER propostos pela GEINV.

4.2.3.1 Cálculo da TIR do FCM3

58. Para os lançamentos realizados no FCM foram utilizados os seguintes fluxos de caixa marginal:

- FCM 1: aberto em 2011, com TIR de 8,01%;
- FCM 2: aberto em 2014, com TIR de 7,17%;
- FCM 3: aberto na revisão atual, em 2015, com TIR de 9,95%, conforme a seguir se apresenta

59. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, 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 a Resolução nº 4.075, de 03/04/2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296/2014, de 27/03/2014, e nº 4.903/2015, 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 3.651/11, definiu-se a TIR (Taxa Interna de Retorno) que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM) utilizado nesta Revisão Extraordinária.

60. Conforme previsto no art. 8º da Resolução 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).

61. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, 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.

62. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão.

Quadro 11: 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

63. Atualmente, o contrato de concessão da Autopista Régis Bittencourt encontra-se no 8º ano de concessão, e considerando que o prazo da concessão da concessionária é de 25 anos, de acordo com o quadro acima, a Concessionária encontra-se no 2º Estágio.

64. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução 4.075/2013, cuja atualização ocorreu por força da resolução nº 4.903/2015, de 21/10/2015, e replicado no Quadro seguinte:

Quadro 12: 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)

65. Porém, é importante salientar que no Anexo V da Resolução 4.075/2013 consta que no caso da inclusão de investimentos de pequena monta no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, não permitem às concessionárias captarem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxas de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, dessa forma, a resolução prevê que nesse caso o enquadramento deve sempre corresponder ao estágio 3.

66. Considerando que os novos investimentos e custos operacionais incluídos na 8ª Revisão Extraordinária somam um montante inferior a R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, foi aberto o FCM3 com TIR igual a 9,95%.

4.2.3.2 Exclusões, reprogramações e inclusões PER

67. As informações acerca das exclusões, reprogramações e inclusões no PER foram encaminhadas pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) por meio das Notas Técnicas nº 49/2015/GEINV/SUINF, nº 56/2015/GEINV/SUINF, nº 09/2015/GEINV/SUINF, nº 10/2015/GEINV/SUINF, nº 11/2015/GEINV/SUINF e nº 25/2015/GEINV/SUINF.

68. Para a 8ª Revisão Extraordinária os eventos foram lançados nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2 e FCM3, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 13: Eventos de exclusões, reprogramações e inclusões do PER nos fluxos FCO, FCM1, FCM2 e FCM3 – 8ª RE.

Itens revisados	Numeração no PER	Tipo	Fluxo de Caixa	Variação
Recuperação de Passivos Ambientais	1.2.8	INV	FCO	-0,022%
Melhoria de Acessos Existentes	5.1.4	INV	FCO	-0,002%
BR-116/SP - km 273+600m - Execução de boca, ala e tunnel liner - Ponte Alta - Taboão da Serra/SP	5.1.19.1	INV	FCO	-0,013%
BR-116/SP - km 283+270m - Pista Norte - Execução de alteamento de greide e desvio de tráfego	5.1.19.2	INV	FCO	-0,018%
Dispositivos de interseção - BR-116/SP - km 408 - Miracatu	5.1.20.7 (G)	INV	FCO	0,019%
BR-116/SP - km 283+970m - Execução de canais, caixa, ala e tunnel liner - Embu das Artes/SP	5.1.19.3	INV	FCO	-0,020%

Itens revisados	Numeração no PER	Tipo	Fluxo de Caixa	Variação
BR-116/SP - km 286+150m - Execução de galeria e desvio - Itapecerica da Serra	5.1.19.4	INV	FCO	-0,053%
Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal km 366+700 ao km 367+200	5.2.1.1	INV	FCO	0,090%
Sistema de Detecção de Altura (Reposição)	6.3.2.5	INV	FCO	-0,001%
Sistema de Detecção de Altura (Conservação)	6.3.3.2.5	COP	FCO	-0,001%
Call Boxes (Obras Civas)	6.6.1.2.1	INV	FCO	-0,623%
Sistema de Controle de Velocidade (Operação)	6.3.3.1.8	INV	FCO	-0,007%
Custos Administrativos 6,24% - Resolução 4.727/2015	14.1	COP	FCO	-0,092%
Telefonia de Emergência - Call Boxes - (Equipamentos) - Implantação e instalação dos equipamentos e sistemas	6.6.1.2.2 (6.6.1.2.C)	INV	FCO	-0,176%
Telefonia de Emergência - Call Boxes - (Equipamentos) - Reposição e atualização dos equipamentos e sistemas	6.6.2.2.2 (6.6.2.2.F)	INV	FCO	-0,078%
Sistema de Comunicação - Telefonia de Emergência - Call Boxes	6.6.3.2.2	COP	FCO	-0,050%
Sistema de pesagem - Implantação das Edificações - Balança móvel	6.5.1.2	INV	FCO	-0,255%
Sistema de pesagem - Operação - Balança móvel	6.5.4.1.2	COP	FCO	-0,100%
Sistema de pesagem - Conservação - Balança móvel	6.5.4.2.2	COP	FCO	-0,009%
Recuperação de Passivos Ambientais	1.2.8	INV	FCM1	-0,001%
Custos Administrativos 6,24% - Resolução 4.727/2015	14.2	COP	FCM1	0,046%
Trevo em desnível com alças	5.1.8.1	INV	FCM2	0,155%
Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal km 366+700 ao km 367+200	5.2.1.1	INV	FCM2	2,031%
Custos Administrativos 6,24% - Resolução 4.727/2015	14.2	COP	FCM2	0,913%
Revisão de Riscos das Alíquotas RAT	15.1	INV	FCM3	0,345%
Revisão de Riscos das Alíquotas RAT	15.2	COP	FCM3	0,293%
Custos Administrativos 6,24% - Resolução 4.727/2015	14.2	COP	FCM3	0,017%
Aquisição dos equipamentos e sistemas	6.9.1	INV	FCM3	0,009%
Reposição dos equipamentos e sistemas	6.9.2	INV	FCM3	0,022%
Operação e conservação dos equipamentos e sistemas - Conservação	6.9.3.2	COP	FCM3	0,013%
Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV - Implantação e instalação dos equipamentos e sistemas	6.3.1.7	INV	FCM3	0,091%
Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV - Reposição e atualização dos equipamentos e sistemas	6.3.2.7	INV	FCM3	0,112%
Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV - Conservação	6.3.3.2.7	COP	FCM3	0,032%
Sistema de pesagem - Operação - Balança fixa	6.5.4.1.1	COP	FCM3	0,010%
Implantação de grades altas nas 21 passarelas	5.1.14.5	INV	FCM3	0,049%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Balança Fixa	6.5.2.1	INV	FCM3	0,001%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - Balança Fixa	6.5.3.1	INV	FCM3	0,001%
			Total	2,727%

69. Dessa forma, o impacto combinado de todos os itens relativos às exclusões, reprogramações e inclusões de novos investimentos lançados na 8ª Revisão Extraordinária, resulta em um acréscimo da TBP de 2,727%.

4.2.3.3 Eixos suspensos (Lei 13.103/2015)

70. A Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros) prevê no artigo 17 que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.” Os efeitos da referida lei passaram a vigor a partir de 17/04/2015.

71. Diante disso, faz-se necessário promover o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da perda de receita decorrente da isenção tarifária de eixos suspensos estabelecida na referida lei.

72. Por meio da Carta ARB/DIR/15112109, de 10/11/2015, a Concessionária apresentou as informações relativas à perda de receita decorrente dos veículos que transpuseram as praças de pedágio com eixos suspensos no período de 17/04/2015 a 31/10/2015.

73. Conforme a concessionária, os percentuais médios de perda de receita por eixos suspensos decorrentes da Lei nas Praças de Pedágio P1, P2, P3, P4, P5 e P6 foram respectivamente de 3,4%, 4,1%, 4,1%, 3,9%, 4,6% e 5,4%.

74. Esses percentuais foram lançados nas abas “TRAFEGO REV” do FCO e “TRAFEGO REAL” dos fluxos de caixa FCM1, FCM2 e FCM3, para todas as categorias de veículos das praças de pedágio, resultando nos impactos percentuais indicados no quadro abaixo:

Quadro 1: Impactos nos fluxos de caixa pelos efeitos da isenção de eixos suspensos – Lei 13.103/2015 – 7ª RE

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3
Variação percentual	4,110%	0,034%	0,819%	0,044%

75. Dessa forma, o impacto deste item lançado na 8ª Revisão Extraordinária, resulta em uma variação da TBP de 5,0%.

76. Salienda-se que os percentuais médios de eixos suspensos considerados para as praças de pedágio serão substituídos pelos percentuais efetivamente mensurados no período de um ano após a vigência da referida Lei e a partir daí anualmente o valor projetado será substituído pelo valor real.

77. Ademais, 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.

4.2.3.4 Efeito final da 8ª Revisão Extraordinária

78. Portanto, o efeito dos itens de reprogramação, exclusão e inclusão de novos investimentos e os efeitos dos eixos suspensos decorrentes da Lei 13.103/2015, os quais compõem a 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, alteram a TBP de R\$ 1,41903, resultante da 7ª Revisão Ordinária, para R\$ 1,52807, representando um acréscimo de 7,68% (sete inteiros e sessenta e oito centésimos por cento).

5 ATUALIZAÇÃO DA TBP

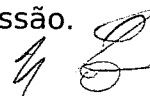
79. Considerando-se o IRT provisório de 1,66177, bem como a TBP de R\$ 1,52807, resultante da 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

* R\$ 2,53931, representando uma variação positiva de 24,94% (vinte e quatro inteiros e noventa e quatro centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2014 (R\$ 2,03239), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

* R\$ 2,50, representando uma variação positiva de 25% (vinte e cinco inteiros por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2014 (R\$ 2,00), após a aplicação do critério de arredondamento.

6 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

80. Em atendimento ao Memorando Circular nº 16/2015/GEROR/SUINF, de 22/09/2015, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) manifestou-se por meio do Memorando nº 1.099/2015/GEINV/SUINF, de 02/10/2015, informando que não existe descumprimento, por parte da concessionária, de cláusula técnico-operacional do seu Contrato de Concessão.



81. Em atendimento ao Memorando Circular nº 16/2015/GEROR/SUINF, de 22/09/2015, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se por meio do Memorando nº 306/2015/GEFOR/SUINF, de 24/09/2015, informando que não existe objeção, por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. Também informou a existência de um total de 49 (quarenta e nove) Processos Administrativos Simplificados.

82. Em atendimento ao Memorando Circular nº 16/2015/GEROR/SUINF, de 22/09/2015, a Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico e Financeiro (CODEF) da GEROR manifestou-se por meio do Despacho CODEF, de 13/10/2015, encaminhando o Relatório Consolidado de Fiscalização referente ao ano de 2014, acompanhado do Atestado de Regularidade Contratual (aspectos econômico-financeiros). Também apresentou os dados contábeis relativos à apropriação das Receitas Extraordinárias do ano 7.

83. Com relação ao Relatório de Fiscalização, verifica-se que a Concessionária apresenta status de regular em todos os tópicos abordados no Relatório. Quanto ao Atestado de Regularidade Contratual, verifica-se que o documento apresenta validade até 30/05/2016 e atesta que a Concessionária está regular com as suas obrigações Econômico-Financeiras.

84. Em relação à Garantia de Execução Contratual, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias (GEROR) atestou, por meio do Relatório Técnico nº 026/GEROR/SUINF/2015, que a Apólice de Seguro-Garantia em questão atende ao disposto no Contrato de Concessão.

85. Sobre o Programa de seguros contratado pela Concessionária, a GEROR atestou, por meio da Nota Técnica nº 189/2015/GEROR/SUINF, que as apólices de Responsabilidade Civil e de Riscos Operacionais encontram-se vigentes até 15/06/2016, atendendo ao disposto no Contrato de Concessão.

86. Cumpre informar que em 02/12/2015 foi encaminhado o Ofício nº 2.651 ao Ministério da Fazenda, e que em 08/12/2015 foi encaminhado o Ofício complementar nº 2.704, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17/05/2002, ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, comunicando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do Contrato de Concessão da Concessionária.

87. Além disso, de acordo com a Portaria da ANTT nº 467, de 21/09/2015, que determina que os reajustes e revisões das tarifas dos serviços públicos regulados por esta Agência sejam comunicados ao Ministério dos Transportes com

antecedência mínima de 15 dias, em 02/12/2015 foi encaminhado ao Ministério dos Transportes o Ofício nº 2.652, e em 08/12/2015 foi encaminhado o Ofício complementar nº 2.703, comunicando os efeitos desta revisão tarifária.

7 TABELA DE TARIFAS

88. O quadro a seguir apresenta os valores das tarifas a serem praticadas nas praças de pedágio P1 a P6, considerando a TBP reajustada e arredondada, a 7ª Revisão Ordinária e a 8ª Revisão Extraordinária, de R\$ 2,50.

89. Os valores por categoria de veículos foram obtidos a partir da fórmula a seguir:

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

Tabela 1: Tarifas nas Praças de Pedágio P1 a P6

	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1	R\$ 2,50
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	R\$ 5,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	R\$ 3,75
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	R\$ 7,50
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2	R\$ 5,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	R\$ 10,00
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5	R\$ 12,50
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	R\$ 15,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simple	0,5	R\$ 1,25

8 CONCLUSÃO

90. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

91. Todas as percentagens de variação da TBP, citadas ao longo desta nota técnica, se referem à TBP aprovada pela Resolução Nº 4.510/2014 de 11/12/2014

(retificada pela Resolução nº 4.655 de 01/04/2015) no valor de R\$ 1,41011 e vigente ao início desta revisão, devido à variação escalonada da tarifa entre os anos de 2014 a 2016.

92. Cumpre esclarecer que a TBP de R\$ 1,41011 considera o acréscimo de 4,7% previsto para vigor a partir de 29 de dezembro de 2015.

93. O processo de reajuste indicou o percentual positivo de 10,12% (dez inteiros e doze centésimos por cento), correspondente à projeção da variação do Índice de Preço ao Consumidor Amplo considerado na formação do valor da Tarifa Básica de Pedágio praticada, com vista à recomposição tarifária.

94. A 7ª Revisão Ordinária altera a TBP de R\$ 1,41011 para R\$ 1,41903, representando um acréscimo de 0,63% (sessenta e três centésimos por cento) e a 8ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 1,41903 para R\$ 1,52807, que representa um acréscimo de 7,68% (sete inteiros e sessenta e oito centésimos por cento), com vigência a partir de 29/12/2015.

95. Após a aplicação do critério de arredondamento, a tarifa a ser praticada para a categoria 1 de veículos nas praças de pedágio P1 a P6 passa de R\$ 2,00 para R\$ 2,50, representando um acréscimo de 25,00% (vinte e cinco por cento).

96. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT os procedimentos adotados para a 7ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., com vigência a partir de 29/12/2015.