



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 26/2022

OBJETO: Autorizar o início da cobrança de pedágio pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A., o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e os Termos Aditivos necessários para a implementação de política pública formulada.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50515.002524/2022-27 e 50500.012550/2022-22

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00035/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os autos de proposta de autorização para início de cobrança de pedágio pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A. nas praças de pedágio existentes, de reajuste de Tarifa Básica de Pedágio (TBP), considerando os termos contratuais e também a política pública exarada pelo Ministério da Infraestrutura por meio do Despacho Decisório nº 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, de 15/2/2022, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura (SEI10041386), e de aditivos contratuais necessários à implementação da diretriz.

2. DAS PRELIMINARES

2.1. Conforme a cláusula 19ª do Contrato de Concessão relativo ao Edital 03/2021 (SEI 9828530), celebrado entre o Poder Concedente e a Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A. - RioSP, em 28/1/2022, a cobrança de pedágio nas praças já existentes deve ter início na data da assunção e está condicionada à expedição, por esta Agência Reguladora, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da concessionária para a operação do sistema rodoviário:

19.1 Início da cobrança nas praças de pedágio existentes

19.1.1 A cobrança somente terá início na Data da Assunção e estará condicionada à expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário e de resolução autorizando a cobrança nas praças de pedágio existentes.

19.1.2 A ANTT expedirá o Termo de Vistoria e a resolução em até 30 (trinta) dias contados da assinatura deste Contrato, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária.

19.1.3 A Concessionária dará ampla divulgação acerca dos valores referentes à Tarifa de Pedágio, à Tarifa das Pistas Expressas e à Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, do sistema de atendimento ao usuário e de outras informações pertinentes.

2.2. Conforme observado, o Contrato de Concessão estipula o prazo de 30 dias, contados da sua assinatura, para a expedição, pelo Poder Concedente, do Termo de Vistoria e de deliberação autorizando a cobrança de pedágio pela concessionárias nas praças já existentes.

2.3. O Termo de Vistoria foi expedido em 4/2/2022, conforme o Parecer 4 (SEI9892503), restando, portanto, a expedição de ato autorizativo para cobrança de pedágio nas praças já existentes.

2.4. Ademais, estabelece o Contrato que a tarifa de pedágio deverá, para fins de início de cobrança, ser reajustada monetariamente pelo IRT, conforme o item 19.7.1:

19.7.1 A Tarifa de Pedágio e a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça terão o seu primeiro cálculo contratual para fins do início da cobrança de pedágio, sendo considerada a Tarifa Básica de Pedágio e a Tarifa Básica do Trecho Viúva Graça reajustadas monetariamente por meio do IRT.

2.5. O presente processo, portanto, tem por objeto analisar a possibilidade de início de cobrança de tarifa de pedágio nas praças existentes, bem como reajustar monetariamente seus valores por meio do IRT.

2.6. Adicionalmente, ao longo do curso da presente análise, outro processo correlato foi endereçado a esta Diretoria (Processo Administrativo SEI 50500.012550/2022-22). Este trata de política pública exarada pelo Ministério da Infraestrutura no sentido de promover a utilização de recursos acumulados na conta vinculada decorrentes do excedente tarifário cobrado no âmbito da extensão de prazo do contrato de concessão da exploração da infraestrutura da BR-116/RJ/SP, sob gestão da concessionária NovaDutra, e que se finda em 28/2/2022, em favor da modicidade tarifária no novo contrato de concessão da exploração da infraestrutura da BR-116/101/RJ/SP, a se iniciar em 1/3/2022 sob gestão da concessionária RioSP.

2.7. De tal forma, nos termos do art. 81 do Regimento Interno da ANTT, **proponho preliminarmente, uma única Deliberação a ser submetida à Diretoria da ANTT, abrangendo as**

matérias tratadas nos dois processos - 50515.002524/2022-27 e 50500.012550/2022-22 - de forma que o ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio já incorpore os efeitos da política pública definida pelo Ministério da Infraestrutura, assim como os atos regulatórios necessário à implementação das diretrizes do Poder Concedente.

3. DOS FATOS

3.1. O presente processo é iniciado no dia 4/2/2022, por meio do DESPACHO COINFSP/ROSEIRA (SEI 9892030), no qual o Coordenador da Comissão de Trabalhos Iniciais das Rodovias BR-116/101/RJ/SP informa ao Superintendente de Infraestrutura Rodoviária a conclusão da vistoria atestando a capacidade da Concessionária para a operação do sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP). Juntou-se aos autos, assim, o Termo de Vistoria, contido no Parecer 4 (SEI 9892503).

3.2. Conforme o Termo, a vistoria foi realizada em campo no dia 28/1/2022 pela Comissão de Trabalhos Iniciais, momento em que foram verificadas as praças de pedágio e o trecho concedido.

3.3. Quanto às praças, atestou a Comissão que essas "encontram-se concluídas e com suas estruturas adequadas para o início da operação". No entanto, ressaltou que, de acordo com o Programa de Exploração de Rodovia, a Concessionária deve ainda adequar, no prazo de até 1 (um) mês, a implantação de sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros, as câmeras que permitem a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros e o software que permita que seja possível a disponibilização em tempo real das informações à ANTT. Tais adequações, contudo, não impediriam o início da cobrança do pedágio na data de assunção da rodovia, conforme o entendimento da Comissão.

3.4. De tal forma, concluiu a Comissão que:

Atesta-se, portanto, a capacidade da Concessionária.

Pelo exposto no presente documento, e nos documentos anexos: Checklist Praças de Pedágio (9892712), Representação Cabines Praças de Pedágio (9892767) e sinalização vertical nas praças de pedágio (9892779) esta Comissão de Trabalhos Iniciais entende que a cobrança nas praças de pedágio existentes poderá ser iniciada, dado que não foi verificada condicionante que impeça o prosseguimento do ato autorizativo para início da cobrança da tarifa de pedágio.

Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 19.1.1 e 19.1.2) dentro do prazo de 30 dias contados da assinatura do Contrato, que foi assinado em 28/01/2022.

(grifo no original)

3.5. No dia 7/2/2022, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR juntou aos autos a NOTA TÉCNICA - ANTT 804 (SEI 920849), cujo objeto foi verificar, no âmbito de suas competências, o atendimento da subcláusula 19.1 do Contrato de Concessão.

3.6. Ratificou a GEFIR, em sua Nota Técnica, que a cobrança de pedágio nas praças existentes somente deve ter início na data da assunção - ou seja, na data de assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, o qual deve ser firmado em até 1 (um) mês a contar da publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União, conforme subcláusulas 19.1 e 4.2. Informou a Gerência que esse Termo já está instruído e disponibilizado para a assinatura do Diretor Geral, devendo ser rubricado no dia 28 de fevereiro.

3.7. Ressaltou ainda a GEFIR que, para o início da cobrança, deve ser publicada ato da Diretoria da ANTT autorizando a cobrança condicionada à celebração do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens que formaliza a data de assunção.

3.8. Em 10/2/2022, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira - GEGEF exarou a NOTA TÉCNICA - ANTT 854 (SEI 952485) com o objetivo de calcular o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio para o fim de início de cobrança de pedágio. Além disso, a Gerência, no âmbito de suas competências, também analisou o atendimento das condicionantes contidas na subcláusula 19.1 para o efetivo início de cobrança.

3.9. De forma a motivar seus cálculos, explanou a GEGEF que a Tarifa Básica de Pedágio proposta no Edital equivale, em valores de outubro de 2019, ao valor de R\$ 0,04373/km para trechos homogêneos de pista simples, R\$ 0,05685/km para trechos homogêneos de pista dupla na BR-101/RJ/SP, e R\$ 0,11674/km para trechos homogêneos na BR-116/RJ/SP, todos correspondentes ao valor básico da tarifa de pedágio para a categoria 1 de veículos.

3.10. No âmbito do certame de licitação, a proponente vencedora ofereceu o desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio de 15,31%, culminando nos valores demonstrados no Quadro 1, após aplicado o desconto concedido:

Quadro 1: Proposta vencedora do leilão.

Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio da proposta vencedora	Tarifa Básica de Pedágio com desconto		
	BR-116/RJ/SP	BR-101/RJ/SP (Pista Simples)	BR-101/RJ/SP (Pista Dupla)
15,31% (CCR S.A.)	R\$ 0,09887/km	R\$ 0,03703/km	R\$ 0,04815/km

3.11. A Gerência então, com base nas definições de a) índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, verbas e Garantia de Execução do Contrato - IRT; b) Tarifa Básica de Pedágio - TBP; c) Tarifa de Pedágio - TP; e d) Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça - TPVG; todas contidas na subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, calculou o valor do IRT, obtendo o valor de 1,17651.

3.12. Ressalta-se que tal valor é obtido tão somente da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA entre agosto de 2019 - dois meses, portanto, antes da data-base, outubro

de 2019 - e janeiro de 2022 - também dois meses antes à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula constante das definições do Contrato de Concessão:

$$IRT = \frac{IPCA_{01/2022}}{IPCA_{08/2019}} = \frac{6.153,09}{5.229,93} = 1,17651$$

3.13. Assim, considerando o valor da TBP (a preços iniciais) e o IRT de 1,17651, a GEGEF apresentou, conforme Quadro 2, o valor de Tarifa Básica de Pedágio para o trecho de cobertura das praças, ressaltando que o reajuste compreende apenas as praças existentes, as quais estão localizadas tão somente na BR 116/RJ/SP:

Quadro 2 - Tarifa reajustada

BR	TBP preços iniciais	TBP reajustada
116/RJ/SP	0,09887	0,11632
Trecho Viúva graça	10,98	12,91813

3.14. Após a aplicação do critério de arredondamento para múltiplos de 10 centavos de real e do multiplicador TCP, o valor da Tarifa de Pedágio a ser efetivamente cobrada do usuário para a categoria 1 de veículos resta demonstrado no Quadro 3:

Quadro 3 - Tarifa de Pedágio

Praças	Nomes	TCP	Tarifa Categoria 1	Tarifa Categoria 1 arred
P1	Arujá/SP	32,80	3,81536	3,80
P2	Arujá (B)/SP	32,80	3,81536	3,80
P3	Guararema/SP	32,80	3,81536	3,80
P4	Jacareí/SP	59,40	6,90953	6,90
P5	Jacareí (B)/SP	59,40	6,90953	6,90
P6	Moreira César/SP	124,11	14,43673	14,40
P7	Itatiaia (RJ)	106,38	12,37434	12,40
Trecho Viúva Graça	Viúva Graça	-	12,91813	12,90

3.15. Por fim, a GEGEF atestou a adimplência contratual da concessionária e informou o envio do OFÍCIO SEI N° 3053/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (~~9963117~~), de 10/2/2022, à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE/Ministério da Economia comunicando a previsão de início da cobrança de pedágio e o efeito do reajuste da TBP da Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A., conforme recomendado no Relatório de Auditoria n° 09/AO/AUDIT/2018.

3.16. No mesmo dia, a SUROD juntou aos autos o RELATÓRIO À DIRETORIA 84 (~~9952296~~) consolidando as manifestações exaradas pelas unidades técnicas da Superintendência e contendo minuta de Deliberação, bem como encaminhou o OFÍCIO 3157 (SE9974758) destinado à Concessionária, a qual foi comunicada que o presente processo havia sido encaminhado para deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.

3.17. No dia 11/2/2022, foi encaminhado a esta Diretoria o processo 50500.012550/2022-22, que trata de assunto correlato à discussão. Em Despacho inicial - DESPACHO SUROD ~~SE992502~~ - o Superintendente explicita o seguinte objeto do processo:

[...] formalizar a implementação da diretriz de política pública do Ministério da Infraestrutura, no sentido de promover a utilização de recursos acumulados na conta vinculada decorrentes do excedente tarifário cobrado no âmbito da extensão de prazo do contrato de concessão da exploração da infraestrutura da BR-116/RJ/SP, sob gestão da concessionária Nova Dutra e que se finda em 28 de fevereiro de 2022, em favor da modicidade tarifária no contrato de concessão da exploração da infraestrutura da BR-116/101/RJ/SP, a se iniciar em 1° de março de 2022 sob gestão da concessionária RioSP.
(grifo no original)

3.18. Conforme explicou a SUROD, foi publicada no Diário Oficial da União de 11/2/2022, pelo Ministério da Infraestrutura, a Portaria 149/2022 estabelecendo diretrizes e procedimentos para a conclusão dos processos de haveres e deveres no âmbito dos contratos da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE. Em função de sua relevância na presente discussão, cabe reproduzir integralmente o teor do referido normativo:

Art. 1º Esta Portaria estabelece diretrizes e procedimentos para a conclusão dos processos de haveres e deveres no âmbito dos contratos da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE.

Art. 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT encaminhará ao Ministério da Infraestrutura relatório sobre a apuração de haveres e deveres relacionada aos contratos da 1ª Etapa do PROCROFE, com as seguintes informações, sem prejuízo de outras consideradas pertinentes:

I - o valor de eventual excedente tarifário, relativo à diferença entre a receita tarifária auferida pela concessionária descontado do valor referente às obrigações que constam do termo aditivo de extensão contratual, nos termos do art. 5º da Portaria MINFRA n° 3, de 20 de janeiro de 2021;

II - o valor necessário para a quitação de eventual saldo credor em favor da concessionária; e

III - o valor de eventual remanescente apurado após a quitação de que trata o inciso II, conforme o art. 6º, § 2º, da Portaria MINFRA n° 3, de 2021.

Art. 3º O Ministério da Infraestrutura indicará, por meio de manifestação conjunta da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, a destinação de eventual remanescente apurado nos termos do inciso III do art. 2º, observadas as seguintes diretrizes:

I - os valores de que trata o caput deverão ser utilizados na própria malha objeto de excedente tarifário, para fins de modicidade tarifária ou novas obrigações contratuais de investimentos necessárias; e

II - de forma excepcional, os valores de que trata o caput poderão ser utilizados para fins de investimentos em malha rodoviária federal de interesse da administração pública, nos termos do §

2º do art. 30 da Lei nº 13.448, de 2017, conforme regulamentação específica.

Parágrafo único. A manifestação de que trata o caput será aprovada por despacho decisório conjunto do Secretário Nacional de Transportes Terrestres e da Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

3.19. Extrai-se da Portaria que o Ministério da Infraestrutura pode destinar eventuais excedentes tarifários apurados, relativos à diferença entre a receita tarifária auferida pelas concessionárias da 1ª Etapa do PROCROFE, descontada do valor referente às obrigações que constam do termo aditivo de extensão contratual, para fins de modicidade tarifária ou novas obrigações contratuais na própria malha objeto de excedente.

3.20. Por meio, então, da Nota Técnica Conjunta 4/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, de 15/2/2022, assinada pelo Secretário Nacional de Transportes Terrestres e pela Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias (SEI [10041385](#)), foi fundamentada a diretriz de política pública no sentido de utilização dos recursos vinculados disponíveis na concessão vigente para que, no período inicial de 18 meses a partir da data de assunção na nova Concessionária, houvesse redução de 10% na Tarifa de Pedágio, à exceção da praça de Viúva da Graça, que não sofreu redução, de forma que as tarifas de face das praças de pedágio sejam aquelas observadas no Quadro 4:

Praças	Tarifa Categoria 1 arred
Arujá/SP	3,40
Guararema/SP	3,40
Jacareí/SP	6,20
Moreira César/SP	13,00
Itatiaia (RJ)	11,10
Viúva Graça	12,90

3.21. Constam ainda do processo 50500.012550/2022-22 as seguintes manifestações técnicas: NOTA TÉCNICA 953/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI [10017024](#)), NOTA TÉCNICA SEI Nº 1037/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI [10057077](#)), RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 93/2022 (SEI [10017138](#)), MINUTAS DE TERMO ADITIVO Nº GEGEF (SEI [10017477](#), [10017574](#) e [10018834](#)), EXTRATO DE TERMO ADITIVO (SEI [10022252](#)) e os OFÍCIOS ns [3426](#), [3428](#), [3576](#) e [3579](#), endereçados ao Ministério da Economia, à RioSP e à NovaDutra.

3.22. A Nota Técnica 953/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI [10017024](#)), de 16/2/2022, trata de calcular a tarifa de pedágio frente à política pública exarada pelo Ministério da Infraestrutura. Conforme a Nota, a partir da Tarifa Básica de Pedágio atualizada monetariamente nos termos da NOTA TÉCNICA - ANTT 854 (SEI [952485](#)), foi aplicado o percentual de desconto de 10% proposto pelo Ministério da Infraestrutura, obtendo-se o valor apresentado no Quadro 5:

Trecho / BR	TBP reajustada	Desconto	TBP reajustada com desconto
116/RJ/SP	0,11632	10%	0,10469

3.23. Considerando a TBP reajustada e com o desconto decorrente da política pública formulada, e os valores das TCPs de cada praça de pedágio já existente, a tarifa de pedágio para a Categoria 1 de veículos arredondada está demonstrada no Quadro 6:

Praças	Nomes	TCP	Tarifa Categoria 1	Tarifa Categoria 1 arred
P1	Arujá/SP	32,80	3,43383	3,40
P2	Arujá (B)/SP	32,80	3,43383	3,40
P3	Guararema/SP	32,80	3,43383	3,40
P4	Jacareí/SP	59,40	6,21858	6,20
P5	Jacareí (B)/SP	59,40	6,21858	6,20
P6	Moreira César/SP	124,11	12,99305	13,00
P7	Itatiaia (RJ)	106,38	11,13690	11,10
Trecho Viúva Graça	Viúva Graça	-	12,91813	12,90

3.24. Por fim, estimou a área técnica que será necessário um montante aproximado de R\$ 172.495.413,30 para a devida compensação à RioSP, considerando as projeções de tráfego constantes do EVETEA tomado por base para o processo licitatório da concessão.

3.25. A Nota Técnica 952/2022/GEGEF/SUOD/DIR, exarada também no dia 16/2/2022, trata de analisar todas as alterações contratuais necessárias para viabilizar a transferência antecipada de parte dos recursos vinculados decorrentes do excedente tarifário acumulado na concessão em extinção para o novo Contrato de Concessão, com a finalidade exclusiva de aplicação na modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ.

3.26. Para tanto, a Nota Técnica propõe o aditamento do Contrato PG-137/95-00, referente à atual operação do trecho rodoviário da BR-116/RJ/SP pela Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A; do Contrato de Custódia de Recursos Financeiros, celebrado entre a ANTT, a concessionária NovaDutra e o banco depositário; e do Contrato de Concessão relativo ao Edital 03/2021 celebrado com a RioSP.

3.27. No dia 18/2/2022, a Procuradoria Federal Junto à ANTT juntou aos autos do Processo Administrativo 50500.012550/2022-22 o PARECER 00035/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI [0078409](#)). Neste, concluiu a PGF que:

22. Diante do exposto, concluímos pela possibilidade de submissão da matéria à deliberação da Diretoria Colegiada desta ANTT com vistas à autorização para assinatura dos três termos aditivos pretendidos, observadas as recomendações feitas acima.

3.28. É o relatório

4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

4.1. Conforme já exposto nas preliminares, o presente Voto tem por objeto analisar a possibilidade de início de cobrança de tarifa de pedágio pela RioSP nas praças existentes, reajustar monetariamente os valores das tarifas por meio do IRT e implementar a política pública exarada pelo Ministério da Infraestrutura no sentido de promover a utilização de recursos acumulados na conta vinculada decorrentes do excedente tarifário cobrado no âmbito da extensão de prazo do contrato de concessão da exploração da infraestrutura da BR-116/RJ/SP, sob gestão da concessionária NovaDutra, e que se finda em 28/2/2022, em favor da modicidade tarifária no contrato de concessão da exploração da infraestrutura da BR-116/101/RJ/SP, a se iniciar em 1º de março de 2022 sob gestão da concessionária RioSP.

AUTORIZAÇÃO PARA INÍCIO DE COBRANÇA DE TARIFA DE PEDÁGIO

4.2. A cobrança de pedágio pela RioSP nas praças já existentes, todas localizadas na BR 116/RJ/SP e incluindo o trecho Viúva Graça, que será operado provisoriamente pela concessionária, somente poderá se iniciar na Data de Assunção e está condicionada a dois eventos:

(a) expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da concessionária para a operação do sistema rodoviário; e

(b) publicação de ato normativo pela ANTT autorizando a cobrança.

4.3. A data de assunção é definida no Contrato com a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Este, por sua vez, conforme a subcláusula 4.2.1, deve ser firmado em até 1 (um) mês a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU, estando já pronto para colhimento de assinaturas:

4.2 Assunção do Sistema Rodoviário

4.2.1 O Sistema Rodoviário e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1, (ii), (a), serão transferidos à Concessionária mediante a assinatura de Termo de Arrolamento e Transferência de Bens entre a Concessionária, o DNIT e a ANTT, cujo modelo integra o Anexo 1.

(i) O Termo de Arrolamento e Transferência de Bens:

(a) deve ser firmado em até 1 (um) mês a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU;

4.4. Tendo em vista que o Extrato do Contrato foi publicado no [Diário Oficial da União do dia 31/1/2022](#), e considerando o prazo de 30 dias (ou um mês) constante na subcláusula referenciada, esta ANTT tem até o dia 2/3/2022 para providenciar a assinatura do Termo, e consequentemente, autorizar o início da cobrança do pedágio.

4.5. Por outro lado, é necessário ponderar que o Contrato n. PG-137/95-00, referente à atual operação do trecho rodoviário da BR-116/RJ/SP pela Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A, foi, por meio do [Termo Aditivo 13](#), estendido até o dia 28/2/2022. Durante esse período, aquela Concessionária continua prestando os serviços de manutenção, monitoração, operação e conservação da rodovia, bem como cobrando tarifa de pedágio, nos valores constantes no Termo.

4.6. A data de assunção, portanto, ocasião em que a nova Concessionária - RioSP - pode iniciar a cobrança de tarifa de pedágio, somente poderá ocorrer depois do dia 28 de fevereiro. Por óbvio, a assunção não pode ocorrer enquanto a atual concessionária continua prestando seus serviços e arrecadando tarifa de pedágio.

4.7. Também não seria adequado deixar a assunção para o prazo limite, dia 2/3/2022, uma vez que implicaria uma descontinuidade nos serviços no sistema rodoviário, bem como na arrecadação de tarifa de pedágio, ainda que apenas referente ao dia primeiro de março.

4.8. A assunção do sistema rodoviário pela concessionária RioSP, então, deve preferencialmente ocorrer no dia 1/3/2022, dando início à cobrança de pedágio nas praças já existentes.

4.9. Para tanto, conforme exposto, deve ser anteriormente emitido Termo de Vistoria pela ANTT, bem como publicado ato normativo autorizando a cobrança.

4.10. Como já relatado, a Comissão para Acompanhamento e Fiscalização dos Trabalhos Iniciais do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 3/2021, relativo à infraestrutura das rodovias BR-116/101/RJ/SP, constituída pela [Portaria SUROD n. 402, de 8/12/2021](#) com a competência para verificar o cumprimento pela concessionária das condicionantes para início da cobrança de tarifa de pedágio, exarou, no dia 4/2/2022, Termo de Vistoria atestando a capacidade da concessionária para a operação do sistema rodoviário, conforme Parecer 4 (SEI 9892503).

4.11. Tal vistoria foi realizada em campo no dia 28/1/2022 verificando, em cada praça de pedágio existente: quantidade de cabines; sinalização horizontal; sinalização vertical; sistema de câmeras de vídeo; pavimento; elementos de proteção e segurança; edificações; cabines manuais; pistas AVI (*automatic vehicle identification*) e prédio administrativo.

4.12. A comissão apontou a necessidade de adequação de alguns parâmetros técnicos e de desempenho - implantação de sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros, instalação de câmeras que permitam a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros e de software para a disponibilização, em tempo real, de informações à ANTT. No entanto, concluiu que essas adequações não impediriam o início da cobrança de tarifa de pedágio.

4.13. Dentre as condicionantes para o início da cobrança, resta, portanto, apenas a

publicação de ato normativo pela ANTT concedendo a devida autorização, ao que se presta o presente Voto.

4.14. Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, § 1o, da Lei 9.784/1999, acolho a proposta no intuito de autorizar o início da cobrança de tarifa de pedágio pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A. nas praças já existentes a partir da Data de Assunção.

VALOR DA TARIFA DE PEDÁGIO

4.15. Para o efetivo início da cobrança, no entanto, a Tarifa de Pedágio e a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva da Graça devem, conforme subcláusula 19.7.1 do Contrato de Concessão, serem reajustadas monetariamente por meio do IRT, definido da seguinte forma:

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, verbas e Garantia de Execução do Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre agosto de 2019 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (em que: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de agosto de 2019, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio).

4.16. O IRT, portanto, tem o objetivo de promover tão somente a correção monetário do valor pelo índice de inflação. Para o caso, estipula o Contrato que deve ser utilizada a variação do IPCA entre agosto de 2019 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da tarifa (janeiro de 2022).

4.17. A partir da obtenção dos respectivos números índices, a área técnica obteve um IRT de 1,17651, conforme a seguinte memória de cálculo:

$$IRT = \frac{IPCA_{01/2022}}{IPCA_{08/2019}} = \frac{6.153,09}{5.229,93} = 1,17651$$

4.18. De tal forma, o reajuste, calculado conforme o IRT, implica o acréscimo das tarifas em 17,651%.

4.19. Considerando, portanto, a Tarifa Básica de Pedágio proposta no Edital, o desconto sobre a Tarifa decorrente do processo licitatório, ambos já apresentados anteriormente, e o IRT calculado, obteve-se os seguintes valores de Tarifa Básica de Pedágio para o trecho de cobertura das praças, demonstrados no Quadro 7, ressaltando que o reajuste compreende apenas as praças existentes, as quais estão localizadas apenas na BR 116/RJ/SP:

Quadro 7 - Tarifa reajustada

BR	TBP preços iniciais	TBP reajustada
116/RJ/SP	0,09887	0,11632
Trecho Viúva graça	10,98	12,91813

4.20. Após a aplicação do IRT e do critério de arredondamento para múltiplos de 10 centavos de real, em conformidade com a subcláusula 19.7.6, a área técnica obteve os resultados apresentados no Quadro 3 e no Quadro 4 constantes na seção anterior. Para a categoria 1 de veículos, as Tarifas de Pedágio a serem cobrada dos usuários calculadas seriam:

- R\$ 14,40 (quatorze reais e quarenta centavos) na praça de Moreira César/SP;
- R\$ 12,40 (doze reais e quarenta centavos) na praça de Itatiaia/RJ;
- R\$ 12,90 (doze reais e noventa centavos) na praça de Viúva Graça e cabines de bloqueio de Viúva Graça;
- R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos), na praça de Arujá e cabines avançadas de Arujá (Rodoanel), Guararema Norte e Guararema Sul; e
- R\$ 6,90 (seis reais e noventa centavos), na praça de pedágio de Jacareí e cabines avançadas de Jacareí.

4.21. Ocorre que, conforme já exposto, o Ministério da Infraestrutura exarou, com base na Portaria MINFRA 149/2022 e no Despacho Decisório 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, diretriz de política pública para a utilização de recursos vinculados disponíveis na concessão vigente para que, no período inicial de 18 meses a partir da Data de Assunção, as tarifas de face cobradas pela concessionária RioSP nas praças de pedágio já existentes sejam:

- R\$ 13,00 (treze reais) na praça de Moreira César/SP;
- R\$ 11,10 (onze reais e dez centavos) na praça de Itatiaia/RJ;
- R\$ 12,90 (doze reais e noventa centavos) na praça de Viúva Graça e cabines de bloqueio de Viúva Graça (sem alteração);
- R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), na praça de Arujá e cabines avançadas de Arujá (Rodoanel), Guararema Norte e Guararema Sul; e
- R\$ 6,20 (seis reais e vinte centavos), na praça de pedágio de Jacareí e cabines avançadas de Jacareí.

4.22. Contextualizando tal política, é necessário rememorar que, em 20/1/2021, foi publicada pelo Ministério da Infraestrutura a Portaria 3, estabelecendo as diretrizes e os procedimentos para a extensão dos prazos dos Contratos de Concessão da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais — PROCROFE, bem como instituindo uma política tarifária até a conclusão dos respectivos certames licitatório. Tal medida foi necessária frente à proximidade dos

termos finais de tais contratos, incluindo o do sistema rodoviário ora em discussão, de forma a evitar a interrupção dos serviços essenciais nas rodovias concedidas até o início da prestação dos serviços pelas novas concessionárias.

4.23. Estabeleceu a Portaria que o valor de eventual excedente tarifário acumulado nessa extensão contratual, decorrente de diferença entre a receita tarifária auferida pela concessionária descontado do valor referente às obrigações constantes no termo aditivo de extensão contratual, deve ser segregado em contabilização separada e utilizado para quitação de eventual saldo credor em favor da concessionária reconhecido pela ANTT em apuração de haveres e deveres. Eventual saldo remanescente deve ser destinado na forma de legislação específica, observadas as normas vigentes e as diretrizes estabelecidas pelo Ministério da Infraestrutura:

Art. 5º A ANTT deverá apurar:

I - o valor relativo às obrigações que constarão do termo aditivo de extensão contratual; e

II - o valor de eventual excedente tarifário, relativo à diferença entre a receita tarifária a ser auferida pela concessionária descontado o valor a que se refere o inciso I.

Art. 6º A ANTT deverá estabelecer mecanismo de segregação do excedente tarifário de que trata o inciso II do art. 5º por meio de conta bancária vinculada à concessão ou outro dispositivo capaz de garantir a contabilização em separado.

§ 1º O valor a que se refere o caput deverá ser utilizado para a quitação de eventual saldo credor em favor da concessionária reconhecido pela ANTT em apuração de haveres e deveres.

§ 2º Eventual remanescente do valor apurado nos termos do § 1º será destinado na forma de legislação específica, observadas as normas vigentes e as diretrizes estabelecidas pelo Ministério da Infraestrutura.

§ 3º Poderá ser dispensada a adoção do mecanismo de que trata o caput caso haja reconhecimento pela ANTT de saldo credor em favor da concessionária em valor superior à estimativa de receita a ser arrecadada, hipótese em que a receita tarifária excedente percebida pela concessionária será considerada em apuração de haveres e deveres.

4.24. Nesse contexto, o Ministério exarou a Portaria 149/2022, estabelecendo as diretrizes e os procedimentos para a conclusão dos processos de haveres e deveres no âmbito dos contratos da 1ª Etapa do PROCROFE, e orientando os procedimentos para destinação de eventual saldo remanescente.

4.25. Seguindo tais diretrizes e procedimentos, esta Agência, encaminhou ao Ministério da Infraestrutura, no dia 4/2/2022, o Ofício 2713/2022/DG/DIR-ANTT (SEI 9889920) informando um saldo remanescente estimado de R\$ 716.389.031.95.

4.26. O Ministério da Infraestrutura, portanto, considerando que, à época da estruturação do projeto para concessão do sistema rodoviário em questão, considerou uma premissa de redução do custo, para o usuário, de 10% no trajeto entre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, e que, após a correção monetária apresentada anteriormente, tal redução de custo seria de apenas 2,86%, exarou, considerando o princípio da modicidade tarifária, a diretriz para que os recursos remanescentes do contrato anterior, da ordem de R\$ 700 milhões de reais em favor do Poder Concedente, sejam aplicados na "suavização do efeito da atualização monetária, decorrente dos altos índices de inflação agravados pela pandemia de COVID", tendo em vista a importância do trecho rodoviário para o transporte de bens no país.

4.27. Argumentou o Ministério, baseado em planilha de simulação disponibilizada pela SUROD, que, para uma redução de 10% das tarifas de pedágio a serem cobradas nas praças já existentes, sem considerar as praças de Viúva da Graça, que posteriormente serão incorporadas em projeto distinto, por um período de 18 meses, será necessário um aporte de R\$ 172.495.413, restando ainda cerca de R\$ 600 milhões na conta vinculada a ser destinado para os demais haveres e deveres a serem apurados.

4.28. Ressaltou ainda o Ministério que espera, nesse mesmo prazo de 18 meses, concluir o processo de levantamento de haveres e deveres do contrato em vigor, apurando com maior precisão o saldo remanescente a ser utilizado em nova diretriz de política pública a ser formulada.

4.29. De tal forma, o Ministério propôs, como diretriz de política pública, a utilização dos recursos vinculados disponíveis na concessão vigente para que, no período inicial de 18 meses a partir da Data de Assunção, as Tarifas de Pedágio a serem praticadas nas praças já existentes pela RioSP sejam aqueles apresentados anteriormente.

4.30. Assim, de forma a dar cumprimento à diretriz, a SUROD aplicou, sobre a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) reajustada, apresentada no Quadro 7, o percentual de desconto de 10% (dez por cento) proposto pelo Minfra, obtendo o resultado exposto no Quadro 8:

Quadro 8 - TBP reajustada com desconto

Trecho / BR	TBP reajustada	Desconto	TBP reajustada com desconto
116/RJ/SP	0,11632	10%	0,10469

4.31. Reitera-se que o desconto não se aplica, conforme a diretriz de política pública, à praça de Viúva da Graça.

4.32. Conjugando então o reajuste e o desconto, as quais devem entrar em vigor simultaneamente, observa-se um reajuste final de 5,89% em relação à tarifa ofertada no leilão, conforme apresentado no Quadro 9 abaixo:

Quadro 9 - Efeito combinado da Tarifa reajustada e do desconto em relação à tarifa de Leilão

Trecho / BR	TBP Leilão	Reajuste	TBP reajustada	Desconto	TBP reajustada com desconto	Efeito combinado reajuste e desconto
116/RJ/SP	0,09887	17,65%	0,11632	10%	0,10469	5,89%

4.33. Considerando a TBP reajustada e com o desconto decorrente da política pública formulada, e os valores das TCPs de cada praça de pedágio já existente, a tarifa de pedágio arredondada para a Categoria 1 de veículos ficaria da seguinte forma:

Quadro 10 - Tarifa de Pedágio

Praças	Nomes	TCP	Tarifa Categoria 1	Tarifa Categoria 1 arred
P1	Arujá/SP	32,80	3,43383	3,40
P2	Arujá (B)/SP	32,80	3,43383	3,40
P3	Guararema/SP	32,80	3,43383	3,40
P4	Jacareí/SP	59,40	6,21858	6,20
P5	Jacareí (B)/SP	59,40	6,21858	6,20
P6	Moreira César/SP	124,11	12,99305	13,00
P7	Itatiaia (RJ)	106,38	11,13690	11,10
Trecho Viúva Graça	Viúva Graça	-	12,91813	12,90

4.34. Para as demais categorias de veículos, os seguintes valores são obtidos:

Quadro 11: Tabela de tarifas

Categoria de veículo	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Praça 1	Praça 2	Praça 3	Praça 4	Praça 5	Praça 6	Praça 7	Viúva Graça
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1	3,40	3,40	3,40	6,20	6,20	13,00	11,10	12,90
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	6,80	6,80	6,80	12,40	12,40	26,00	22,20	25,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simplex	1,5	5,10	5,10	5,10	9,30	9,30	19,50	16,65	19,35
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3	10,20	10,20	10,20	18,60	18,60	39,00	33,30	38,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2	6,80	6,80	6,80	12,40	12,40	26,00	22,20	25,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	13,60	13,60	13,60	24,80	24,80	52,00	44,40	51,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5	17,00	17,00	17,00	31,00	31,00	65,00	55,50	64,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	20,40	20,40	20,40	37,20	37,20	78,00	66,60	77,40
9	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	7	Dupla	7	23,80	23,80	23,80	43,40	43,40	91,00	77,70	90,30
10	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	8	Dupla	8	27,20	27,20	27,20	49,60	49,60	104,00	88,80	103,20
11	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Ambulância, Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

4.35. Reportou ainda a SUROD que, em contrapartida à política de modicidade tarifária proposta, foi estimado, para os 18 meses, um montante aproximado de R\$ 172.495.413,00 para a devida compensação à RioSP. Tal valor foi obtido a partir da projeções de tráfego constantes do EVETEA tomado por base para o processo licitatório referente à concessão em discussão.

4.36. O montante real, cumpre esclarecer, será apurado após a obtenção do tráfego real a ser informado pela concessionária, de forma a verificar o montante bruto efetivo que será transferido para a concessionária RioSP. Assim o valor total de R\$ 172.495.413,00, previsto a ser repassado ao final dos 18 meses, não é vinculativo, e sim um valor indicativo, pois trata-se de mera estimativa de cálculo que poderá ser ajustada ao longo do tempo, de acordo com a disponibilização dos dados atualizados.

4.37. O valores das tarifas calculados foram comunicados à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE, nos termos da Portaria 150/2018, do Ministério da Economia, conforme o OFÍCIO 3053 (SE9963117) e o OFÍCIO 3426 (SE10017162). Este último foi encaminhado fora da antecedência mínima de 15 dias, estipulada no art. 3º do Decreto n. 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, tendo em vista a proximidade da Data de Assunção e a política pública exarada na data de 15/2/2022 e encaminhada a esta Agência no dia 16/2/2022.

4.38. Considerando, portanto, a diretriz de política pública exarada por meio do Despacho Decisório nº 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, de 15/2/2022, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, e as memórias de cálculo devidamente apresentadas nas manifestações técnicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, § 1o, da Lei 9.784/1999, acolho a proposta de:

(a) Nos termos da subcláusula 19.7.1 do Contrato de Concessão relativo ao Edital 03/2021, aprovar, com vista à recomposição tarifária, o reajuste percentual de 17,651% da Tarifa Básica de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período entre agosto de 2019 e janeiro de 2022;

(b) Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica para as praças existentes na BR-116/RJ/SP de R\$ 0,09887, ofertada no leilão, para R\$ 0,11632;

(c) Alterar, em consequência, a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça de R\$ 10,98, ofertada no leilão, para R\$ 12,92.

(d) Nos termos do Despacho Decisório nº 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, de 15/2/2022, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, aprovar a redução da Tarifa Básica de Pedágio reajustada para as praças existentes na BR-116/RJ/SP em 10%.

(e) Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica para as praças existentes na BR-116/RJ/SP de R\$ 0,11632, após atualização monetária, para R\$ 0,10469 por um período máximo de 18 meses contados da Data de Assunção;

(f) Aprovar a utilização de recursos acumulados na conta vinculada decorrentes do excedente tarifário cobrado no âmbito da extensão de prazo do Contrato de Concessão N° PG-137/95-00, sob gestão da NovaDutra, em favor da modicidade tarifária no Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão n° 03/2021, sob gestão da RioSP;

(g) Aprovar, na forma do Quadro 11, a Tarifa de Pedágio, reajustada e descontada, após arredondamentos, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 13,00 (treze reais) na praça de Moreira César/SP; R\$ 11,10 (onze reais e dez centavos) na praça de Itatiaia/RJ; de R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), na praça de Arujá e cabines avançadas de Arujá (Rodoanel), Guararema Norte e Guararema Sul; e de R\$ 6,20 (seis reais e vinte centavos), na praça de pedágio de Jacareí e cabines avançadas de Jacareí; e

(h) Aprovar, na forma do Quadro 11, a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, reajustada, após arredondamentos, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 12,90 (doze reais e noventa centavos).

ADITIVO CONTRATUAL

4.39. Conforme contextualização contida no tópico anterior, a partir da publicação pelo Ministério da Infraestrutura da Portaria 3/2021, estabelecendo as diretrizes e os procedimentos para a extensão dos prazos dos Contratos de Concessão da 1ª Etapa do PROCROFE, foi celebrado, em 26/2/2021, o 13º Termo Aditivo ao Contrato n° PG-137/95-00 (SE15465169), cujo objeto foi a extensão do prazo do Contrato de Concessão PG-137/95-00, trecho rodoviário da BR-116/RJ/SP pelo período de 12 (doze) meses.

4.40. A partir da assinatura do termo aditivo, a concessionária NovaDutra ficou obrigada a assinar um Contrato de Administração de Contas da Concessão, conforme dispõe a subcláusula 6.4, destinadas para o recebimento de toda a receita tarifária obtida no período de extensão do prazo do Contrato:

6.4 As Contas da Concessão destinam-se ao recebimento de toda a Receita Tarifária a ser movimentada pelo Banco Depositário para fins de transferência nos seguintes moldes:

6.4.1 A Conta Vinculada de titularidade da Concessionária, em que será depositada a totalidade das Receitas Tarifárias.

6.4.2 A Conta de Ajuste de titularidade da Concessionária, movimentada somente com autorização da ANTT, em que será depositado o saldo da Conta Vinculada após a transferência para a Concessionária da receita decorrente da Tarifa Calculada, permitida sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados e de reequilíbrios econômico-financeiros, na forma deste Termo Aditivo.

4.41. Foi celebrado, também, o CONTRATO DE CUSTÓDIA DE RECURSOS FINANCEIROS – ID N° 760069 entre esta agência, a Concessionária NovaDutra e o Itaú Unibanco S/A.

4.42. De tal maneira, para agora viabilizar a política pública formulada, alterando o valor da Tarifa de Pedágio, é necessária a celebração de termos aditivos aos seguintes instrumentos, de forma a prever a transferência de recursos entre as contas vinculadas destas concessões e estabelecer o novo patamar tarifário que beneficiará o usuário do sistema rodoviário:

(a) Contrato n. PG-137/95-00, referente à atual operação do trecho rodoviário da BR-116/RJ/SP pela Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A;

(b) Contratos de Custódia de Recursos Financeiros, celebrado entre a ANTT, a concessionária NovaDutra e o banco depositário; e

(c) Contrato de Concessão relativo ao Edital 03/2021 celebrado com a RioSP.

4.43. As minutas de aditivos apresentadas pela área técnica foram apreciadas pela Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PGF por meio do PARECER n. 00035/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SE15078409), a qual apenas indicou algumas imprecisões textuais para serem corrigidas. A área técnica acolheu todas as sugestões exaradas pela PGF, conforme DESPACHO GEGEF (SE15114523).

4.44. A área técnica também adequou as minutas conforme sugestões apresentadas pela concessionária RioSP por meio da correspondência RS-000050/2022, protocolizada no dia 19/2/2022.

4.45. Passo então a analisar caso um dos termos aditivos propostos.

(a) 14º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO (NovaDutra)

4.46. O primeiro termo aditivo - 14º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO -, referente à concessionária NovaDutra, tem como objetivo permitir a transferência antecipada de parte dos recursos vinculados decorrentes do excedente tarifário acumulado para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação na modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ.

4.47. Para tanto, a unidade técnica propôs quatro cláusulas ao Termo Aditivo.

4.48. A primeira cláusula, referente ao objeto do Termo Aditivo, enuncia o escopo do instrumento e ressalta que o termo não implica qualquer desequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato:

**CLÁUSULA PRIMEIRA
DO OBJETO**

1.1. O presente Termo Aditivo tem por objeto alterar as subcláusulas 2.3.3, 6.4.2 e 6.5 do 13º Termo Aditivo ao CONTRATO DE CONCESSÃO N° PG-137/95-00, trecho rodoviário da BR-116/RJ/SP, que interliga as cidades do Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP, conhecido como rodovia Presidente Dutra.

1.2 As partes reconhecem que a celebração do presente termo aditivo não implica desequilíbrio econômico-financeiro ao contrato de concessão.

4.49. A cláusula segunda altera a subcláusulas 2.3.3, 6.4.2, 6.5, 6.5.1, 6.5.2 e 6.5.3 do 13º Termo Aditivo de forma a acrescentar uma terceira forma possível de utilização do saldo disponível na Conta de Ajuste, prevendo a aplicação na modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ. Até então, o saldo disponível somente poderia ser utilizado para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou para o pagamento de eventual saldo credor em favor da NovaDutra decorrente, se houver, de ajuste final de resultados em apuração de haveres e deveres de final do Contrato de Concessão.

CLÁUSULA SEGUNDA

DAS ALTERAÇÕES DO 13º TERMO ADITIVO

2.1 As subcláusulas 2.3.3, 6.4.2, 6.5, 6.5.1, 6.5.2 e 6.5.3 do 13º Termo Aditivo passam a ter a seguinte redação:

2.3.3 O saldo disponível na Conta de Ajuste poderá ser utilizado para:

(i) a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão N° PG-137/95-00, na forma deste Termo Aditivo;

(ii) o pagamento de eventual saldo credor em favor da CONCESSIONÁRIA decorrente, se houver, em ajuste final de resultados em apuração de haveres e deveres de final do Contrato de Concessão n° PG-137/95-00; e

(iii) transferência parcial de saldo, em crédito a favor do Poder Concedente, para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão n° 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação na modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ ("Presidente Dutra"), ainda que não concluída a apuração de haveres e deveres do Contrato de Concessão n° PG-137/95-00, desde que reservado saldo suficiente para garantir o disposto nos itens (i) e (ii) anteriores.

6.4.2. A Conta de Ajuste de titularidade da Concessionária, movimentada somente com autorização da ANTT, em que será depositado o saldo da Conta Vinculada após a transferência para a Concessionária da receita decorrente da Tarifa Calculada, permitida sua utilização nos termos das subcláusulas 2.3.3. e 2.3.4.

6.5 A ANTT autorizará o Banco Depositário a movimentar os recursos da Conta de Ajuste, conforme cláusula 2.3.3. e 2.3.4., da seguinte forma:

6.5.1 Ao término do procedimento de Ajuste Final de Resultados (ou apuração de haveres e deveres de final de Contrato de Concessão), por meio de Notificação de Ajuste Final de Resultados.

6.5.2. Para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio de Notificação de Reequilíbrio.

6.5.3. Para fins de transferência parcial de saldo, em crédito a favor do Poder Concedente, para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão n° 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação da modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116/RJ/SP, mediante Notificação de Modicidade Tarifária.

4.50. Por fim, as cláusulas terceira e quarta tratam da vigência do termo aditivo, de sua publicação, e da ratificação das demais disposições do contrato, como usual:

CLÁUSULA TERCEIRA

DA VIGÊNCIA E PUBLICAÇÃO

3.1 Este Termo Aditivo entra em vigor na data de sua assinatura, devendo seu extrato ser publicado no Diário Oficial da União - DOU.

3.1.1 A publicação do presente Termo Aditivo no DOU, dar-se-á por extrato, e correrá às expensas desta ANTT, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei n°. 8.666, de 21 de junho de 1993.

CLÁUSULA QUARTA

DA RATIFICAÇÃO

4.1 Ratificam-se as demais disposições constantes do CONTRATO DE CONCESSÃO N° PG-137/95-00 e respectivos aditivos, que não contrastem com este instrumento.

4.51. Vislumbro, portanto, que o Termo Aditivo proposto, como esperado, se restringe tão somente, e adequadamente, a promover as alterações necessárias para viabilizar a política pública exarada pelo Ministério da Infraestrutura.

(b) 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CUSTÓDIA DE RECURSOS FINANCEIROS - ID N° 760069

4.52. O segundo termo aditivo - 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CUSTÓDIA DE RECURSOS FINANCEIROS - ID N° 760069 -, a ser celebrado entre a concessionária NovaDutra, esta Agência Reguladora e o Itaú Unibanco S/A, tem como objetivo estabelecer as movimentações de contas necessárias para a implementação da política pública.

4.53. A unidade técnica propôs também quatro cláusulas a esse Termo Aditivo.

4.54. A primeira cláusula, referente ao objeto do Termo Aditivo, enuncia o objeto do instrumento:

CLÁUSULA PRIMEIRA

DO OBJETO

1.1. O presente Termo Aditivo tem por objeto alterar o Contrato, a fim de se estabelecer as movimentações de contas previstas no âmbito do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

4.55. A cláusula segunda altera as subcláusulas 1.1, 2.2, 2.3, e 2.6 do Contrato de Custódia, bem como as subcláusulas 2.1, 2.1.3, 2.3, 2.5 e 2.6 do Anexo I do Contrato.

4.56. Concernente à subcláusula 1.1, promove-se a atualização da definição de "Termo Aditivo ao Contrato de Concessão", bem como adiciona-se quatro novas definições: "Conta de Ajuste

Temporária", "Concessionária RioSP.", "Contrato referente ao Edital de Concessão nº 03/2021", "Notificação de Modicidade Tarifária RioSP":

2.1 Tendo em vista o disposto na Cláusula 1.1 acima, as Partes resolvem alterar a Cláusula 1.1 do Contrato, de maneira a incluir as seguintes definições:

1.1 Para os fins deste Contrato, os termos a seguir serão compreendidos de acordo com os respectivos significados, conforme especificado abaixo:

(...)

"Conta de Ajuste Temporária" – Significa a Conta de Ajuste Temporária integrante do Mecanismo de Contas do Sistema Rodoviário RioSP, para fins de aplicar modicidade tarifária aos usuários da BR-116/SP/RJ no Contrato de Concessão decorrente do Edital de Licitação nº 003/2021.

"Concessionária RioSP" – Significa a sociedade de propósito específico signatária do Contrato referente ao Edital de Concessão nº 03/2021 – Concessionária do Sistema Rodoviário Rio – São Paulo S.A., inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, do Ministério da Economia, sob o nº 44.319.688/0001-42.

"Contrato referente ao Edital de Concessão nº 03/2021" – Significa o Contrato de Concessão de exploração da infraestrutura rodoviária da BR-116/101/RJ/SP, celebrado entre a ANTT e a Concessionária RioSP, em 28/01/2022;

"Notificação de Modicidade Tarifária RioSP" significa a notificação da ANTT ao Itaú Unibanco que autoriza a transferência parcial de saldo para a Conta de Ajuste Temporária, para fins da modicidade tarifária no âmbito do Contrato de Concessão decorrente do Edital de Licitação nº 003/2021.

"Termos Aditivos ao Contrato de Concessão" - Significa o 13º e o 14º Termos Aditivos ao Contrato de Concessão nº 137/95-00.

4.57. A alteração nas subcláusulas 2.2 e 2.6 tem como objetivo a possibilitar a utilização do saldo disponível na Conta de Ajuste, prevendo a aplicação na modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ.

4.58. A subcláusula 2.3 é alterada para incluir a ressalva de que o saldo a ser transferido para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação da modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ, pode integrar o patrimônio do Poder Concedente.

2.2 No mesmo sentido, as Partes decidem alterar as subcláusulas 2.2, 2.3 e 2.6 do Contrato, que passarão a vigor com a seguinte redação:

2.2 Para prestação de serviços objeto deste contrato o Itaú Unibanco abrirá, exclusivamente vinculada a este contrato:

Conta Vinculada, conforme definida na Cláusula 1.1. do presente Contrato, na qual serão depositadas as **Receitas Tarifárias** e efetuadas as respectivas movimentações;

Conta de Ajuste, conforme definida na Cláusula 1.1. do presente Contrato, em que serão depositados diariamente o saldo da **Conta Vinculada** após a transferência para a **Conta de Livre Movimentação da Concessionária** da receita decorrente da **Tarifa Calculada**, permitida sua utilização para (i) a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº PG-137/95-00, na forma deste Termo Aditivo; (ii) o pagamento de eventual saldo credor em favor da CONCESSIONÁRIA decorrente, se houver, em ajuste final de resultados em apuração de haveres e deveres de final do Contrato de Concessão nº PG-137/95-00; e (iii) transferência parcial de saldo, em crédito a favor do Poder Concedente, para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão nº 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação da modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ, ainda que não concluída a apuração de haveres e deveres do Contrato de Concessão nº PG-137/95-00, desde que reservado saldo suficiente para garantir o disposto nos itens (i) e (ii) anteriores.

2.3 O Poder Concedente e a ANTT reconhecem que os depósitos realizados nas **Contas da Concessão** não integrarão, em nenhuma hipótese, o patrimônio do Poder Concedente, ressalvado o saldo em favor do Poder Concedente após o procedimento de Ajuste Final de Resultados, bem como o saldo a ser transferido para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão nº 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação da modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia BR-116 SP/RJ, mediante **Notificação de Modicidade Tarifária RioSP**.

[...]

2.6 A ANTT e o Poder Concedente se obrigam a não fornecer quaisquer instruções ao Itaú Unibanco relativas às **Contas da Concessão**, ressalvadas as instruções decorrentes da **Notificação de Modicidade Tarifária RioSP**, **Notificação de Ajuste Final de Resultados** ou da **Notificação de Reequilíbrio**.

4.59. As alterações do Anexo I do Contrato visam estabelecer o procedimento de movimentação de contas para a aplicação da modicidade tarifária, definindo prazos e as formas de comunicação adequadas.

2.3 Adicionalmente e tendo em vista as alterações acima propostas, resolvem as Partes alterar a redação do Anexo I ao Contrato, especificamente suas cláusulas 2.1, 2.1.3, 2.3, 2.5 e 2.6, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"2.1 Os valores recebidos na **Conta Vinculada** deverão ser transferidos pelo Itaú Unibanco à **Conta de Livre Movimentação da Concessão** e à **Conta de Ajuste** no dia útil subsequente ao crédito, ou, conforme o caso, à **Conta de Ajuste Temporária**, observando-se o procedimento nos termos da subcláusulas abaixo."

"2.1.3 O Itaú Unibanco deverá transferir, sempre que solicitado pela ANTT, nos termos da **Notificação de Modicidade Tarifária RioSP** saldo da **Conta Ajuste** em crédito a favor do Poder Concedente, para o Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão nº 03/2021, com a finalidade exclusiva de aplicação da modicidade tarifária em favor dos usuários da rodovia, ainda que não concluída a apuração de haveres e deveres do Contrato de Concessão nº PG-137/95-00, desde que reservado saldo suficiente para garantir (i) a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº PG-137/95-00; e (ii) o pagamento de eventual saldo credor em favor da CONCESSIONÁRIA decorrente, se houver, em ajuste final de resultados em apuração de haveres e deveres de final do Contrato de Concessão nº PG-137/95-00."

"2.3 As transferências decorrentes da **Notificação de Ajuste Final de Resultados** ou da **Notificação de Modicidade Tarifária RioSP** deverão ocorrer no prazo de até 2 (dois) dias

úteis contado da data em que a respectiva notificação for recebida pelo Itaú Unibanca, observados os termos da cláusula 10.6 deste contrato.”

“2.5 A transferência decorrente da **Notificação de Reequilíbrio** ou da **Notificação de Modicidade Tarifária RioSP** deverá ocorrer no prazo de até 2 (dois) dias contado da data em que a respectiva notificação for recebida pelo Itaú Unibanca, observados os termos da cláusula 10.6 deste contrato.”

“2.6. Caso seja aplicável, a ANTT deverá instruir o Itaú Unibanca, por meio de **Notificação de Modicidade Tarifária RioSP** para que o montante por ela indicado em tal correspondência seja transferido da **Conta de Ajuste** para a **Conta de Ajuste Temporário**.”

4.60. Por fim, o Anexo II do Contrato é alterado para atualizar nomenclaturas de notificações decorrentes do processo em discussão.

2.4 Estabelecem, ainda, as Partes que, em linha com as alterações trazidas por meio das cláusulas anteriores, o Anexo II do Contrato passa a adotar a seguinte denominação: **NOTIFICAÇÃO DE AJUSTE FINAL DE RESULTADOS, NOTIFICAÇÃO DE REEQUILÍBRIO E NOTIFICAÇÃO DE MODICIDADE TARIFÁRIA RIOSP**.

2.4.1 Não obstante o quanto disposto na Cláusula 2.3 acima, as Partes resolvem, ainda, que referido Anexo II passará a vigorar nos termos do Apêndice I ao presente termo Aditivo.

4.61. Por fim, as cláusulas terceira e quarta tratam da vigência do termo aditivo, de sua publicação, e da ratificação das demais disposições do contrato, como usual:

CLÁUSULA TERCEIRA

DA VIGÊNCIA E PUBLICAÇÃO

3.1 Este Termo Aditivo entra em vigor na data de sua assinatura, devendo seu extrato ser publicado no Diário Oficial da União – DOU.

3.1.1 A publicação do presente Termo Aditivo no DOU, dar-se-á por extrato, e correrá às expensas desta ANTT, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993.

CLÁUSULA QUARTA

DA RATIFICAÇÃO

4.1 Ratificam-se as demais disposições constantes do CONTRATO DE CUSTÓDIA DE RECURSOS FINANCEIROS – ID Nº 760069, que não contrastem com este instrumento.

4.62. Novamente, que o Termo Aditivo proposto se restringe a promover, adequadamente, as alterações necessárias para viabilizar a política pública exarada pelo Ministério da Infraestrutura.

(c) 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO REFERENTE AO EDITAL Nº 03/2021 (RioSP)

4.63. O último termo aditivo - 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO REFERENTE AO EDITAL Nº 03/2021 -, referente à concessionária RioSP, tem os objetivos de (a) promover o princípio da modicidade tarifária mediante o emprego de recursos provenientes de receitas tarifárias excedentes arrecadadas, recompondo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato; e (b) aprimorar os mecanismos de acompanhamento e fiscalização da execução do Desconto de Usuário Frequente.

4.64. Quanto ao Desconto de Usuário Frequente, explicou a área técnica que o mecanismo é inédito no âmbito de contratos de concessão, exigindo um aprofundamento do tema pela superintendência com o propósito de antecipar possíveis problemas operacionais, inclusive aqueles decorrentes do acompanhamento ora proposto para fins de recomposição de equilíbrio. A SUROD propôs que, neste momento, seja implementado um acompanhamento mensal do volume de tráfego e dos valores de Desconto de Usuário Frequente por meio de autodeclaração da concessionária. De posse de tais informações, esta Agência verificará a adequação das transferências realizadas para reequilibrar o contrato.

4.65. Para tanto, a unidade técnica propôs oito cláusulas ao Termo Aditivo.

4.66. A cláusula primeira, além de esclarecer que o próprio Aditivo trata que recompor o desequilíbrio econômico-financeiro decorrente da política pública, estabelece os objetivos do Aditivo e inclui as definições de Conta de Ajuste Temporária, Desconto de Modicidade, Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade, Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária e Saldo Líquido da Conta de Ajuste Temporária:

CLÁUSULA PRIMEIRA

DO OBJETO

1.1. O presente **Termo Aditivo** tem por objeto alterar o **Contrato de Concessão**, com vistas a:

(i) promoção do princípio da modicidade tarifária, mediante o emprego de recursos provenientes de receitas tarifárias excedentes arrecadadas, conforme o Décimo Terceiro e o Décimo Quarto Termos Aditivos ao Contrato de Concessão n.º PG-137/95-00.

(ii) aprimoramento dos mecanismos de acompanhamento e fiscalização da execução do **Desconto de Usuário Frequente**.

1.2. O **Contrato de Concessão** cujo conteúdo é alterado por este **Termo Aditivo**, nas cláusulas deste instrumento será referenciado como **Contrato**.

1.3. Para os fins do presente **Termo Aditivo**, e sem prejuízo de outras definições estabelecida no **Contrato**, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:

a) **Conta de Ajuste Temporária**: conta bancária de titularidade da **Concessionária** e de movimentação restrita, aberta perante o **Banco Depositário** e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito de valores provenientes de receitas tarifárias excedentes arrecadadas conforme o Décimo Terceiro e Décimo Quarto Termos Aditivos ao Contrato de Concessão n.º PG-137/95-00, permitida sua utilização única e exclusivamente para a compensação do **Desconto de Modicidade**, na forma deste **Termo Aditivo**, ou para transferência do seu saldo remanescente para **Conta de Ajuste** na Revisão Ordinária subsequente ao término da vigência do **Desconto de Modicidade**.

b) **Desconto de Modicidade**: desconto aplicado pela **Concessionária** sobre as **Tarifas de Pedágio** na forma estipulada neste **Termo Aditivo**.

c) **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade** significa notificação da ANTT ao **Banco Depositário** emitida mensalmente, ao final de cada período de apuração

da compensação pela utilização do **Desconto de Modicidade**, para transferência de valores da **Conta de Ajuste Temporária** à **Conta de Livre Movimentação** na forma prevista neste **Termo Aditivo**.

d) Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária saldo existente na **Conta de Ajuste Temporária**.

e) Saldo Líquido da Conta de Ajuste Temporária valor referente ao **Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária** deduzido dos valores previstos para a compensação do **Desconto de Modicidade** no ano vigente.

1.4. As partes reconhecem que o presente **Termo Aditivo** contempla a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão do desequilíbrio desconto de modicidade a ser praticado.

4.67. A segunda cláusula trata objetivamente do desconto de modicidade conforme a diretriz de política pública externada pelo Ministério da Infraestrutura já discutida neste Voto. O Desconto de Modicidade, de até 10%, a ser aplicado nas praças P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7, incidirá sobre todas as categorias de veículos, tendo início na Data de Assunção.

4.68. Estabelece também que a ANTT deverá estabelecer percentual menor de Desconto de Modicidade quando constatada a insuficiência de Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4.69. De forma a recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a ANTT deverá transferir da Conta de Ajuste Temporária para a Conta de Livre Movimentação, mediante Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade, o montante correspondente à receita não auferida em razão do Desconto de Modicidade, com base no tráfego real para o respectivo período. Para os primeiros 18 meses, a transferência será realizada no valor de R\$ 172.495.413,00, devendo ser complementada em caso de insuficiência.

4.70. Por fim, o Termo Aditivo estabelece as tarifas que vigorarão nos primeiros 18 meses da Concessão.

CLÁUSULA SEGUNDA

DAS TARIFAS DE PEDÁGIO

2.1. Até 31/08/2027, sobre a **Tarifa de Pedágio** cobrada nas praças P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7 poderá incidir o **Desconto de Modicidade**, na forma estabelecida neste **Termo Aditivo**.

2.2. O **Desconto de Modicidade** incidirá sobre todas as categorias de veículos, antes do arredondamento previsto na subcláusula 19.7.6 do **Contrato**.

2.3. O **Desconto de Modicidade** terá início na **Data da Assunção** e vigorará pelo prazo definido na Cláusula 4.2, até o desconto máximo de 10% (dez por cento).

2.4. A ANTT deverá estabelecer **Desconto de Modicidade** em percentual inferior ao constante na cláusula 2.3, quando constatada a insuficiência de **Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária** para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

2.5. A ANTT deverá transferir da **Conta de Ajuste Temporária** para a **Conta de Livre Movimentação** mediante **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade** o montante correspondente à receita não auferida em razão do **Desconto de Modicidade**, com base no tráfego real para o respectivo período.

2.6. Para os primeiros 18 (dezoito) meses da **Concessão**, a primeira transferência para a **Conta de Ajuste Temporária** será realizada no valor limite de R\$ 172.495.413,00 (cento e setenta e dois milhões quatrocentos e noventa e cinco mil quatrocentos e treze reais), a preços correntes, admitida sua complementação em caso de insuficiência do **Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária**.

2.7. Nos primeiros 18 (dezoito) meses da **Concessão**, vigorarão as seguintes tarifas de pedágio, após arredondamento, já considerada a incidência do **Desconto de Modicidade** nas praças P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7 :

Categoria de veículo	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Praça 1	Praça 2	Praça 3	Praça 4	Praça 5	Praça 6	Praça 7	Viúva Graça
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	3,40	3,40	3,40	6,20	6,20	13,00	11,10	12,90
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-tractor e furgão	2	Dupla	2	6,80	6,80	6,80	12,40	12,40	26,00	22,20	25,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	5,10	5,10	5,10	9,30	9,30	19,50	16,65	19,35
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3	10,20	10,20	10,20	18,60	18,60	39,00	33,30	38,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2	6,80	6,80	6,80	12,40	12,40	26,00	22,20	25,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	4	Dupla	4	13,60	13,60	13,60	24,80	24,80	52,00	44,40	51,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	5	Dupla	5	17,00	17,00	17,00	31,00	31,00	65,00	55,50	64,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	6	Dupla	6	20,40	20,40	20,40	37,20	37,20	78,00	66,60	77,40
9	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	7	Dupla	7	23,80	23,80	23,80	43,40	43,40	91,00	77,70	90,30
10	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	8	Dupla	8	27,20	27,20	27,20	49,60	49,60	104,00	88,80	103,20
11	Motocicletas, motonetas e											

11	bicicletas moto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Ambulância, Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

4.71. A cláusula terceira, ao discorrer sobre equilíbrio econômico-financeiro, define que a diferença entre a Tarifa de Pedágio estabelecida neste Termo Aditivo, em razão da aplicação do Desconto de Modicidade, e a Tarifa de Pedágio definida no Edital de Licitação 03/2021 será caracterizada como desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária, e será objeto de recomposição de equilíbrio.

4.72. Define também que o equilíbrio econômico-financeiro será recomposto por meio de compensação mensal pela variação da Receita Tarifária, deduzidos dos percentuais constantes das cláusulas 12.2 e 12.5 do Contrato, decorrente da aplicação do Desconto de Modicidade. Para tal cálculo, a concessionária deverá informar à ANTT, mensalmente, os valores relativos ao Desconto de Modicidade concedidos aos usuários e as informações relativas ao tráfego real observado. Anualmente, em âmbito de Revisão Ordinária, os valores compensados na aplicação do Desconto de Modicidade serão objeto de checagem das receitas auferidas à luz das demonstrações financeiras auditadas.

4.73. Por fim, estabelece a cláusula que o Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária deverá ser suficiente para garantir a reequilíbrio decorrente da manutenção do Desconto de Modicidade e, em caso de insuficiência, o Desconto de Modicidade será automaticamente descontinuado, retornando a cobrança da Tarifa de Pedágio ao valor definido no Edital de Licitação, mediante deliberação da ANTT.

CLÁUSULA TERCEIRA

DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

3.1. A diferença entre a **Tarifa de Pedágio** estabelecida neste **Termo Aditivo**, em razão da aplicação do **Desconto de Modicidade**, e a **Tarifa de Pedágio** definida no Edital de Licitação nº 03/2021 será caracterizada como desequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** em favor da Concessionária, e será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 23 do **Contrato** e cláusulas seguintes deste **Termo Aditivo**.

3.2. Para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a **Concessionária** será compensada mensalmente pela variação da **Receita Tarifária**, deduzidos dos percentuais constantes das cláusulas 12.2 e 12.5 do **Contrato**, decorrente da aplicação do **Desconto de Modicidade**, por meio da **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade**.

(i) Os valores relativos ao **Desconto de Modicidade** concedidos aos usuários e as informações relativas ao tráfego real observado deverão ser informados à **ANTT** mensalmente, até 7 (sete) dias contados no fim de cada mês calendário, devendo a **ANTT** emitir a respectiva **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade** em até 10 (dez) dias, contados da notificação da **Concessionária**.

(ii) As informações apresentadas na forma da alínea (i) serão consideradas mensalmente pela **ANTT** independentemente de checagem, para fins de expedição da **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade** desde que acompanhadas de declaração de veracidade firmada por representante da **Concessionária** e apresentadas no formato padrão definido pela **ANTT**.

(iii) Anualmente, no âmbito da **Revisão Ordinária**, os valores compensados na aplicação do **Desconto de Modicidade** serão objeto de checagem das receitas auferidas à luz das demonstrações financeiras auditadas por auditor independente e de eventual revisão mediante verificação pela **ANTT**, sendo que eventuais ajustes necessários serão realizados por meio de compensações com base em nova **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade** se em favor da **Concessionária**, ou no cálculo do **Fator C**, se em favor do **Poder Concedente**.

3.3. O **Saldo Bruto da Conta de Ajuste Temporária** deverá ser suficiente para garantir a reequilíbrio decorrente da manutenção do **Desconto de Modicidade**, nos termos da subcláusula 2.3 até a data prevista na cláusula 4.2.

3.4. Constatada a insuficiência de saldo na **Conta de Ajuste Temporária**, nos termos da cláusula anterior, o **Desconto de Modicidade** será automaticamente descontinuado, retornando a cobrança da **Tarifa de Pedágio** ao valor definido no Edital de Licitação, mediante deliberação da **ANTT**.

3.4.1. Eventual saldo devido à **Concessionária** em razão do tempo entre o esgotamento dos recursos da **Conta de Ajuste Temporária** e a deliberação da **ANTT** que desconstitui a aplicação do **Desconto de Modicidade** será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante **Fator C**.

4.74. A cláusula quarta trata da transferência de recursos. Os recursos provenientes de outros contratos de concessão devem ser depositados diretamente na Conta de Ajuste Temporária, configurando como Recursos Vinculados para utilização exclusiva nas compensações decorrentes do Desconto de Modicidade até 31/08/2027.

CLÁUSULA QUARTA

DA TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS

4.1. Os recursos provenientes de outros contratos de concessão previstos na subcláusula 12.1 do **Contrato** serão depositados diretamente:

a) na **Conta de Ajuste Temporária**, antes do início de cada período definido para aplicação do **Desconto de Modicidade**;

b) na **Conta de Ajuste**, após a data prevista na cláusula 4.2 até o fim do **Contrato**.

4.2. Os recursos indicados na subcláusula 4.1 (a) configuram-se como **Recursos Vinculados** para utilização exclusiva nas compensações decorrentes do **Desconto de Modicidade** até 31/08/2027.

4.75. A cláusula quinta trata da conta de ajuste temporária, à semelhança do regime contratual já definido para as demais modalidades de contas da concessão. Assim, a conta será movimentada exclusiva e autonomamente pelo Banco Depositário, de acordo com as regras estabelecidas no Termo Aditivo e no contrato de administração das contas da Concessão.

4.76. A ANTT e o Poder Concedente se obrigam a não fornecer quaisquer instruções ao Banco

Deposítário relativas ao Mecanismo de Contas, ressalvadas as notificações previstas no subcláusula 13.6.2 do Contrato e da Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade.

CLÁUSULA QUINTA

DA CONTA DE AJUSTE TEMPORÁRIA

5.1. A **Conta de Ajuste Temporária** será movimentada exclusiva e autonomamente pelo **Banco Depositário**, de acordo com as regras estabelecidas neste **Termo Aditivo** e no contrato de administração das contas da **Concessão**.

5.2. A **ANTT** e o **Poder Concedente** se obrigam a não fornecer quaisquer instruções ao **Banco Depositário** relativas ao **Mecanismo de Contas** ressalvadas as notificações previstas no subcláusula 13.6.2 do **Contrato** e da **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade** nos termos deste **Termo Aditivo**.

5.3. O **Banco Depositário** deverá, mediante recebimento da **Notificação de Compensação de Desconto de Modicidade**, transferir os respectivos montantes, da **Conta de Ajuste Temporária** para a **Conta de Livre Movimentação**, até o limite de sua disponibilidade.

5.4. Após concluída a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro estabelecido na Cláusula Terceira, eventual saldo remanescente da **Conta de Ajuste Temporária** deverá ser transferido para a **Conta de Ajuste**, seguida do encerramento da **Conta de Ajuste Temporária**.

4.77. A cláusula sexta busca deixar mais clara a compensação mensal pela variação da Receita Tarifária decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Freqüente por meio da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente, introduzindo a obrigação de apresentação de informações relativas ao tráfego real.

CLÁUSULA SEXTA

DAS ALTERAÇÕES NO CONTRATO DE CONCESSÃO

6.1 Os incisos da cláusula 19.5.2 do **Contrato de Concessão** passam a vigorar com a seguinte redação:

"(i) Os valores de **Desconto de Usuário Freqüente** concedidos aos usuários e as informações relativas ao respectivo tráfego real deverão ser informados à **ANTT** mensalmente, até 7 (sete) dias contados no fim de cada mês calendário, devendo a **ANTT** emitir a respectiva **Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente** em até 10 (dez) dias, contados da notificação da **Concessionária**..

(ii) As informações apresentadas na forma da alínea (i) serão consideradas mensalmente pela **ANTT** independentemente de checagem, para fins de expedição da **Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente** desde que acompanhadas de declaração de veracidade firmada por representante da **Concessionária** e apresentadas no formato padrão definido pela **ANTT**.

(iii) Anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, os valores compensados na aplicação do **Desconto de Usuário Freqüente** serão objeto de checagem das receitas auferidas à luz das demonstrações financeiras auditadas por auditor independente e de eventual revisão mediante verificação pela **ANTT**, sendo que eventuais ajustes necessários serão realizados por meio de compensações com base em nova **Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente**, se em favor da **Concessionária**, ou no cálculo do **Fator C**, se em favor do **Poder Concedente**.

(iv) Caso, em determinado **Ano de Concessão**, a perda de **Receita Tarifária** em decorrência da aplicação do **Desconto do Usuário Freqüente** supere o montante disponível na **Conta de Ajuste**, a **ANTT** deverá proceder à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do **Fator C**, na revisão ordinária subsequente."

4.78. Por fim, as cláusulas sétima e oitava tratam da vigência do termo aditivo, de sua publicação, e da ratificação das demais disposições do contrato.

CLÁUSULA SÉTIMA

DA VIGÊNCIA

7.1. Este Termo Aditivo entra em vigor na data de sua assinatura, devendo seu extrato ser publicado no Diário Oficial da União (DOU), às expensas da **ANTT**, nos termos do art. 61, parágrafo único, da Lei nº 8.666/93.

CLÁUSULA OITAVA

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

8.1 Ficam inteiramente ratificadas, em todos os seus termos, cláusulas e condições, as disposições originais do **Contrato**, no que não tiverem sido alteradas pelo presente **Termo Aditivo**.

4.79. As alterações propostas, observo, se mostram necessárias para viabilizar a política pública formulada pelo Ministério da Infraestrutura. Aproveitando o momento de aditivação contratual, a **SUROD** propôs também ajustar as disposições sobre o Desconto de Usuário Freqüente.

4.80. As propostas trazidas aos autos pela **SUROD** foram, conforme relatado nos autos, elaboradas com a colaboração também da Superintendência de Concessão da Infraestrutura - responsável pela modelagem e condução da licitação do novo contrato de concessão - e da Procuradoria Federal junto à **ANTT**. Ainda, foram as propostas enviadas aos representantes das concessionárias NovaDutra e RioSP por meio de mensagens eletrônicas enviadas em 7 e 9 de fevereiro.

4.81. Observo também, que, em diversos dispositivos, a **ANTT** se baseia em informações enviadas pela concessionária, juntamente com declaração de veracidade, para realizar os respectivos cálculos pertinentes. Tal premissa, ratifico, se encontra alinhada à Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, Lei 13.874, de 20 de setembro de 2019, que estabelece como princípio a boa-fé do particular perante o poder público.

Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei:

[...]

II - a boa-fé do particular perante o poder público;

4.82. Naturalmente, tais valores serão oportunamente analisados e auditados por esta Agência, sendo passível de reequilíbrio e de penalidades, no caso de prestação de informação falsa.

4.83. Considerando, portanto, a diretriz de política pública exarada por meio do Despacho Decisório 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, de 15/2/2022, da Secretaria Nacional de

Transportes Terrestres e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, e as manifestações técnicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, § 1o, da Lei 9.784/1999, acolho a proposta de aprovar a celebração dos seguintes termos aditivos:

(i) 14º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº PG-137/95-00 a ser firmado entre a ANTT e a CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA PRESIDENTE DUTRA S/A - NovaDutra, nos termos do documento SEI n. 10071528;

(ii) 1º Termo Aditivo ao CONTRATO DE CUSTÓDIA DE RECURSOS FINANCEIROS - ID Nº 760069 a ser firmado entre a ANTT, a CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA PRESIDENTE DUTRA S/A - NovaDutra e ITAÚ UNIBANCO S.A., nos termos do documento SEI n. 10071530; e

(iii) 1º Termo Aditivo ao CONTRATO REFERENTE AO EDITAL Nº 03/2021 a ser firmado entre a ANTT e a CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO RIO - SÃO PAULO S.A., nos termos do documento SEI n. 10118011.

5. CONSIDERAÇÕES APRESENTADAS PELA ECORODOVIAS

5.1. Estando os autos já sob apreciação desta Diretoria, a Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. - Ecorodovias apresentou, no dia 20/2/2022, Correspondência S/N requerendo que a Diretoria considerasse, em sua deliberação, os seguintes apontamentos realizados:

(i) a não aplicação de reajuste à TBP, seguida do reequilíbrio com base nos Recursos Excedentes, ensejaria o descumprimento da finalidade da Licitação por impedir que a Rodovia fosse concedida com base em proposta econômica potencialmente mais vantajosa, se todos os licitantes tivessem tido acesso aos dados que ora se apresentam;

(ii) o processo administrativo no 50500.012550-2022-22 contém manifestações que indicam insuperável contradição na motivação dos respectivos atos. De um lado, se fala em promoção da modicidade tarifária; de outro, em benefício ao usuário do excedente tarifário que suportou na extensão do Contrato de Concessão Anterior, ou seja, de verdadeira restituição de valores cobrados a mais no valor da tarifa que seria de fato devida. É indispensável que tal contradição seja sanada para a validade dos atos administrativos correspondentes;

(iii) como a portaria nº 149/2022 não se aplica ao caso em apreço, prevalece a finalidade do PROCROFE de ampliação da participação privada no setor rodoviário federal, sendo vedado à ANTT utilizar os Recursos Excedentes para reequilibrar contratos de concessão, uma vez que o pagamento de reequilíbrios em nada diminuem as responsabilidades do DNIT no setor rodoviário, em contrapartida do protagonismo das concessionárias privadas;

(iv) considerando o particular e atípico contexto de concorrência em que a Rodovia está inserida, a não aplicação de reajuste à TBP ofende os princípios da isonomia, impessoalidade e livre concorrência, na medida em que a tarifa mais atrativa da Rodovia, decorrente da não aplicação de reajuste, provoca uma indução de tráfego nessa Rodovia em prejuízo aos trechos rodoviários concorrentes. Uma medida regulatória não pode estabelecer um favor competitivo a uma concessionária em detrimento de outras, ainda que submetidas a outros Poderes Concedentes;

(v) como a não aplicação de reajuste sobre a TBP acarreta outras finalidades, em vez da exclusiva modicidade tarifária, os atos administrativos que viessem a corroborar tal medida seriam nulos em razão do desvio de finalidade; e

(vi) a não aplicação de reajuste à TBP ainda configura risco moral, razão pela qual essa medida deve ser considerada antijurídica.

5.2. Solicita ainda a Ecorodovias que suas considerações sejam analisados pela Procuradoria desta casa, sem prejuízo ainda das "*devidas consultas aos órgãos de promoção e proteção da concorrência e competitividade*".

5.3. Sem prejuízo da análise de cada um dos pontos trazidos na manifestação da Ecorodovias, desde já entendo necessário esclarecer, inicialmente, que a diretriz de política pública, conforme já colocado, foi exarada pelo Ministério da Infraestrutura por meio do Despacho Decisório n. 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, assinado pelo Secretário Nacional de Transportes Terrestres e pela Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias, em obediência ao disposto na Portaria 149/2022 do Ministro da Infraestrutura. A Agência, então, em estrita observância do art. 20 da Lei 10.233/2001, tão somente deve implementar, na sua esfera de atuação, a política formulada, configurando como um dos objetos da presente discussão.

5.4. Assim, pertence exclusivamente ao Ministério da Infraestrutura, como titular da política pública, o mérito da decisão de reverter para modicidade tarifária ou para outra finalidade permitida pela legislação os recursos de excedentes tarifários acumulados ao longo extensões contratuais da 1a Etada do PROCROFE, conforme definido nas Portarias 3/2021 e 149/2022, ambas do Minfra.

5.5. Passo, então, a discorrer sobre cada apontamento apresentado pela Ecorodovias.

(i) Da suposta violação ao Edital

5.6. Alega a Ecorodovias que a não aplicação de reajuste à Tarifa Básica de Pedágio violaria o Edital de Licitação, uma vez que há regra específica no Edital que determina a atualização monetária da tarifa por meio da variação do IPCA.

5.7. Aduz ainda a empresa que a falta de informações teria prejudicado os demais licitantes, os quais poderiam ajustar suas propostas em acordo com a política pública agora exarada:

Caso todos os licitantes tivessem sido munidos da informação de que, em vez de a TBP ser majorada pelo IRT, poderiam ser aplicados os Recursos Excedentes para reequilibrar o Novo Contrato de Concessão, a Licitação poderia ter tido outro desfecho, na medida em que essa informação permitiria que os licitantes apresentassem propostas comerciais potencialmente mais vantajosas à administração pública e aos usuários

5.8. Argumenta a empresa que a diretriz de política pública foi divulgada apenas em

10/2/2022, "muitos meses após a apresentação das propostas comerciais na Licitação", impedindo que a rodovia "fosse concedida com base nas propostas econômicas mais vantajosas".

5.9. Diferentemente do alegado pela Ecorodovias, está sendo apreciada nos presentes autos, a atualização monetária da Tarifa Básica de Pedágio, por meio do IRT, nos exatos termos da subcláusula 19.7.1 do Contrato de Concessão, para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça calculado com base na variação do IPCA entre agosto de 2019 e janeiro de 2022, conforme exposto neste Voto. Foi calculado um IRT de 1,17651, obtendo uma Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,11632 0,11632 e uma Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça de R\$ 10,98.

5.10. Não houve, portanto, violação ao edital, conforme alegado, no que diz respeito à "não aplicação de reajuste". O que houve, conforme já demonstrado, foi implementação de uma política pública para reverter valores pagos a maior pelo usuários do mesmo sistema rodoviário em benefício da modicidade tarifário, gerando uma redução de 10% das tarifas por força de diretriz de política pública exarada, cujos efeitos financeiros serão reequilibrados no contrato.

5.11. Em suma, o processo traz dois efeitos tarifários distintos: reajuste, previsto na subcláusula 19.7.1, e reequilíbrio econômico financeiro, previsto na cláusula 23, ambas do novo Contrato de Concessão.

5.12. Também não entendo que houve qualquer assimetria de informação entre os licitantes. O Edital de Licitação foi publicado na seção 3 do Diário Oficial da União do dia 18/8/2021, estabelecendo o prazo até o dia 26/10/2021 para a entrega dos envelopes contendo a proposta econômica, sendo a sessão pública de leilão realizada em 29/10/2021.

5.13. Na data de publicação do Edital, portanto, já havia sido exarada a Portaria 3 do Ministério da Infraestrutura, de 20/1/2021, a qual estabeleceu as diretrizes e os procedimentos para extensão de prazo de contratos da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais e instituiu a política tarifária até a conclusão dos certames licitatórios. O art. 6º, §2º, da Portaria já deixava claro que o uso de valores remanescentes do excedente tarifário seria dos contratos aditados seria definido por diretriz do Minfra.

5.14. Também já havia sido firmado o Termo Aditivo n. 13 ao CONTRATO N° PG-137/95-00, o qual estendeu o prazo do referido Contrato de Concessão por 12 meses. Este, ressalte-se, já estabelecia o valor do excedente tarifário, bem como ressaltava, em seu item 2.3.4 que, "[o] saldo positivo remanescente na Conta de Ajuste [...] poderá ser utilizado para outra finalidade vinculada ao Programa de Concessões de Rodovias Federais, conforme orientação do PODER CONCEDENTE".

5.15. Todos os licitantes, portanto, participaram do certame cientes da existência e do valor do excedente tarifário, bem como de sua possível utilização para finalidade vinculada ao Programa de Concessões de Rodovias Federais, conforme orientação que ainda viria a ser exarada pelo Poder Concedente. Orientação essa que se deu tão somente em fevereiro de 2022, após o encerramento do certame, e após assinatura do contrato pelo novo concessionário, de forma que o a decisão final do Minfra não impactou a proposta de nenhum licitante.

5.16. Entendo, assim, que o certame licitatório foi realizado em um ambiente de homogênea informação entre os participantes, os quais, certamente, elaboraram suas propostas econômicas considerando todas as informações então disponíveis. Não vejo, portanto, como a presente discussão levaria ao descumprimento à finalidade da licitação.

(ii) Da motivação administrativa

5.17. Alega a Ecorodovias em sua manifestação que há vício de motivação nos autos, vez que ora se fala em modicidade tarifária, ora em benefício ao usuário do excedente tarifário que suportou na extensão do Contrato de Concessão. Segundo a empresa, a contradição deve ser sanada para a devida validade do ato administrativo.

5.18. A motivação da política pública, no entanto, foi exarada pelo Ministério da Infraestrutura, e não por esta Agência Reguladora, que não tem competência para tanto. Compete ao Ministério, conforme o Decreto n. 10.778, de 6 de setembro de 2021, a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais de transporte rodoviário. De tal forma, o Ministério exarou, no dia 15/2/2022, a Nota Técnica Conjunta n° 4/2022/CGRAR/DEAP/SFPP (SEI0041385) motivando a política pública em discussão.

5.19. Nesse sentido, o Ministério, ao fundamentar sua decisão, menciona tanto o princípio da modicidade tarifária, quanto a necessidade de reverter o saldo acumulado do excedente tarifário à coletividade de usuários, de forma a propor a utilização dos recursos na suavização do efeito da atualização monetária.

5.20. Estabelecida a diretriz de política pública, resta a esta Agência a sua devida implementação, prescindindo, salvo melhor juízo, de nova motivação administrativa.

5.21. Ressalte-se, novamente, que não há que se falar em afastamento da atualização monetária da Tarifa Básica de Pedágio, como alega a Ecorodovias. Há, sim, a definição de um valor de tarifa de pedágio que incorpora os efeitos do reajuste contratual e a aplicação de desconto percentual, em linha com a diretriz colocada pelo Ministério.

5.22. Reitera-se também que o valor do excedente tarifário já era público, constante no Termo Aditivo do contrato de concessão ora vigente, não implicando qualquer assimetria de informação entre os licitantes.

(iii) Da finalidade do PROCROFE e emprego dos recursos excedentes

5.23. Aduz a Ecorodovias que seria vedada a utilização dos recursos excedentes para reequilibrar o novo contrato de concessão, uma vez que a Portaria MINFRA n. 149 é posterior ao 13º Aditivo do Contrato de Concessão e ao Edital de Licitação:

Como o 13º Aditivo é claro em determinar que os recursos da Conta Vinculada podem ser aplicados a "outra finalidade vinculada ao Programa de Concessões de Rodovias Federais", após a apuração dos haveres e deveres no âmbito da concessão, não vemos como tais recursos poderiam servir ao reequilíbrio no caso em apreço. Isso porque, em que pese a portaria MINFRA nº 149/2022 ter atribuído determinadas finalidades ao PROCROFE, dentre elas o emprego de recursos remanescentes em contas vinculadas para se garantir modicidade tarifária, ele é posterior à data de assinatura do 13º Aditivo e à data de publicação do Edital, razão pela qual seus efeitos não podem retroagir. A busca pela modicidade tarifária não se deve dar em detrimento ao princípio da legalidade, à segurança jurídica e aos demais princípios e regras que embasam o regime jurídico administrativo.

5.24. No entanto, a Portaria n. 3 do Ministério da Infraestrutura já estabelecia que eventual saldo remanescente do excedente tarifário após a quitação de saldo credor em favor da concessionária reconhecido pela ANTT em apuração de haveres e deveres, poderia ter destinação diversa, regulamentada em legislação específica e observada a diretriz do Ministério:

Art. 6º A ANTT deverá estabelecer mecanismo de segregação do excedente tarifário de que trata o inciso II do art. 5º por meio de conta bancária vinculada à concessão ou outro dispositivo capaz de garantir a contabilização em separado.

§ 1º O valor a que se refere o caput deverá ser utilizado para a quitação de eventual saldo credor em favor da concessionária reconhecido pela ANTT em apuração de haveres e deveres.

§ 2º **Eventual remanescente do valor apurado nos termos do § 1º será destinado na forma de legislação específica, observadas as normas vigentes e as diretrizes estabelecidas pelo Ministério da Infraestrutura.**

5.25. Da mesma maneira, o citado Termo Aditivo admite formas de uso do saldo positivo para finalidades diversas vinculadas ao Programa de Concessões de Rodovias Federais, sempre em conformidade com orientação do Poder Concedente:

2.3.4 O saldo positivo remanescente na Conta de Ajuste, após a conclusão da apuração de haveres e deveres de final do Contrato de Concessão, poderá ser utilizado para outra finalidade vinculada ao Programa de Concessões de Rodovias Federais, **conforme orientação do PODER CONCEDENTE.**

5.26. A Portaria 149, portanto, somente regulamenta a Portaria 3, admitindo a utilização do recurso excedente para fins de modicidade tarifária, o que, acrescido, tem finalidade vinculada ao Programa de Concessões de Rodovias Federais.

5.27. Não comungo do entendimento da Ecorodovias, portanto, de que seria vedado utilizar o recurso excedente fins de modicidade tarifária.

(iv) Da concorrência

5.28. Quanto à questão concorrencial, argumenta a Ecorodovias que a diminuição do valor da tarifa de pedágio da BR-116/RJ/SP em razão da não aplicação de reajuste ensejaria o aumento direto de tráfego na rodovia, e, conseqüentemente, a diminuição nas rodovias concorrentes. Tal medida deveria ser, no entender da empresa, evitada de forma a preservar os princípios constitucionais que regem a administração pública - impessoalidade e isonomia - e a ordem econômica.

5.29. Aduz ainda a Ecorodovias que a medida ofende o princípio da livre concorrência, uma vez que desequilibra o ambiente concorrencial entre os trechos rodoviários concorrentes, na medida em que a tarifa de uma rodovia passaria a ser mais atrativa do que a da sua concorrente.

5.30. De fato, há que se reconhecer que a BR-116/RJ/SP pode figurar como concorrente direta da rodovia SP-070, concedida pelo Estado de São Paulo e administrada pela Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S/A. De tal forma, variações de tarifas entre as concessionárias pode implicar, em um primeiro momento, em desvio de tráfego para a rodovia com menor valor de pedágio.

5.31. No entanto, os efeitos não são tão simples como aduz a Ecorodovias. Um aumento, por exemplo, em demasia do tráfego na BR-116/RJ/SP causaria risco de congestionamento na via, ocasionando um movimento do tráfego em sentido contrário. Parte dos usuários poderia considerar que o valor mais baixo do pedágio não compensaria o maior tempo despendido na rodovia em função do maior volume de tráfego. Ainda, o maior movimento de tráfego também implicaria maior desgaste do pavimento asfáltico, o que, novamente, induziria a volta de parte do tráfego para a rodovia SP-070. Alguns usuários poderiam considerar que a perda de qualidade não compensaria, novamente, o menor preço de pedágio.

5.32. Assim, por mais que os efeitos de curto prazo possam ser relevantes - essa sendo inclusive um dos elementos que motivou a edição da Portaria 3/2021, tendo em vista o caráter de curto prazo da extensão contratual da NovaDutra (12 meses) -, no médio e longo prazo, os sistemas concorrentes tendem a se equilibrar.

5.33. Enfim, é fato que alterações no patamar tarifário e das condições da infraestrutura podem ter efeitos na demanda de curto e longo prazo de infraestruturas rodoviárias alternativas, no entanto, não se pode deixar de ter em mente que as concessões - federal e estadual - em discussão são serviços públicos prestados sob regime de exclusividade e com tarifa regulada, o que não se confunde com atividades econômicas exercidas em um ambiente de livre competição.

5.34. Dessa forma parece-me defeso ao ente privado em questão - no caso a Ecorodovias - querer obstruir a implementação de políticas públicas legítimas sob o argumento de proteção de um suposto equilíbrio concorrencial. Se assim o fosse, o Poder Público federal estaria impedido de promover, diretamente ou de forma delegada, a implantação de qualquer nova infraestrutura de

transporte que gere impacto na demanda da concessão estadual (p.ex.: construir uma nova rodovia, autorizar uma ferrovia etc.), o que certamente não encontraria amparo no ordenamento jurídico.

5.35. Destarte, em um cenário de contratos de concessão de serviços públicos que têm sua demanda afetada por outras infraestruturas públicas e/ou privadas devem ser avaliados e reequilibrados, conforme o caso, de acordo com a matriz de risco do respectivo contrato de concessão. Assim, caso haja a decisão da política pública definida pelo Minfra para a BR-116/RJ/SP tenha efeito no equilíbrio econômico-financeiro da concessão estadual, eventuais reequilíbrios devem ser conduzidos pelo ente subnacional de acordo com os termos contratuais próprios.

5.36. No que pese não ser de competência da ANTT decidir sobre a interpretação do contrato que rege as concessões das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto, noto que, conforme pode ser observado na 22.2 do Termo de Contrato de Concessão Rodoviária 006/Artesp/2009, a diminuição de receitas decorrentes de alterações de demanda de tráfego não são consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, sendo considerado risco exclusivo da concessionária. Parece-me, então, que a Ecorodovias busca obstruir a implementação de política pública federal em benefício dos usuários da BR-116/RJ/SP, por não ter amparo contratual para buscar o reequilíbrio de efeitos financeiros gerados por eventual redução na demanda da concessão que administra. Conduta essa que não pode ser admitida por esta Agência, de forma que manifesto minha opinião de que a implementação da política tarifária definida pelo Minfra não traz qualquer mácula aos princípios constitucionais que regem a administração pública - impessoalidade e isonomia - e a ordem econômica.

(v) Do suposto desvio de finalidade

5.37. Alega a Ecorodovias que a não aplicação de reajuste sobre a Tarifa Básica de Pedágio seria indevidamente utilizada para a concretização *"de outras finalidades em face da alegada busca da modicidade tarifária"*. Seria configurado, no seu entender, desvio de finalidade, ensejando a nulidade dos atos administrativos relacionados.

5.38. Aduz ainda que a medida em discussão *"não pode prejudicar uma Licitação que acabou de ocorrer e que tinha regras claras sobre o reajuste tarifário, sendo que tampouco pode levar à perda de receita de uma outra concessionária"* e que *"não pode prejudicar as finalidades vigentes do PROCROFE"*

5.39. Reafirmo, no entanto, que está a se deliberar, sim, um reajuste sobre a Tarifa Básica de Pedágio, nos exatos termos do Contrato de Concessão. Ato contínuo, está sendo deliberada a implementação de uma diretriz pública de redução de 10% da Tarifa Básica de Pedágio reajustada, conforme motivação e fundamentação apresentada pelo Ministério da Infraestrutura. Tudo isso em conformidade com a legislação apresentada e com o Contrato de Concessão.

5.40. Infelizmente, a Ecorodovias não apresentou as outras finalidades por ela vislumbradas para a política pública em comento, as quais configurariam o "desvio de finalidade", prejudicando o aprofundamento da discussão.

5.41. Forçoso reconhecer o que já consolidado na doutrina e jurisprudência no sentido de não se poder admitir desvio de finalidade ou qualquer vício capaz de sugerir nulidades de atos administrativos, nomeadamente, seja porque não há lesão a interesses públicos ou de terceiros por violação ao ordenamento jurídico, seja porque não há qualquer demonstração de prejuízos indevidos.

5.42. Por fim, a eventual perda de receita da Ecorodovias, mais especificamente pela Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S/A, deve ser tratada com a Agência Reguladora estadual, frente a sua respectiva matriz de riscos, uma vez que se trata de concessão rodoviária estatal, fora da esfera de competência desta ANTT.

(vi) Do risco moral

5.43. A Ecorodovias afirma que a política tarifária ora implementada está *"colocando a nova concessionária em uma situação mais cômoda do que aquela definida pelo Novo Contrato de Concessão"*, ficando a concessionária sem *"incentivos para buscar o reajuste por ser potencialmente mais vantajoso para ela receber as diferenças tarifárias mediante o pagamento com os Recursos Excedentes que estão completamente fora do risco do negócio"*.

5.44. Estaria então a Agência, no seu entender, incrementando o risco moral e estimulando a ineficiência empresarial e a má-gestão.

5.45. A Ecorodovias não aprofunda seu argumento, não indicando os eventuais mecanismos comportamentais que poderiam agravar o risco moral, ou porque a concessionária restaria em uma situação mais cômoda do que a originalmente prevista no Contrato de Concessão.

5.46. Ora, as obrigações contratuais são exatamente as mesmas e, no meu entendimento, a concessionária enfrentaria os mesmos incentivos para se comportar de forma eficiente, maximizando seus lucros, uma vez que continua se apropriando, pelo menos temporariamente, de ganhos de eficiência eventualmente conquistados. Da mesma forma, a concessionária continua enfrentando incentivos para atrair tráfego para sua malha concessionária, aumentando a receita obtida diretamente dos usuários, bem como a contraprestação pública decorrente da implementação da política pública.

5.47. Não vislumbro, portanto, motivo para aumentar o risco moral, estimular a ineficiência ou a má-gestão.

5.48. **Afastados todos os argumentos expostos pela Ecorodovias Concessões e Serviços**

S.A., entendo que a matéria encontra-se apta à deliberação, conforme as proposições apresentadas ao longo do Voto.

6. DA PROPOSIÇÃO FINAL

6.1. Diante do exposto, VOTO por:

- a. Autorizar o início da cobrança de pedágio nas praças de pedágio existentes do trecho concedido da BR-116/101/RJ/SP, explorado pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A., a partir da Data de Assunção;
- b. Nos termos da subcláusula 19.7.1 do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 03/2021, aprovar, com vista à recomposição tarifária, o reajuste percentual de 17,65% da Tarifa Básica de Pedágio e da Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período entre agosto de 2019 e janeiro de 2022;
- c. Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica para as praças existentes na BR-116/RJ/SP de R\$ 0,09887, ofertada no leilão, para R\$ 0,11632;
- d. Alterar, em consequência, a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça de R\$ 10,98, ofertada no leilão, para R\$ 12,92;
- e. Nos termos do Despacho Decisório nº 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP, de 15 de fevereiro de 2022, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, aprovar a redução da Tarifa Básica de Pedágio reajustada para as praças existentes na BR-116/RJ/SP em 10%;
- f. Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica para as praças existentes na BR-116/RJ/SP de R\$ 0,11632, após atualização monetária, para R\$ 0,10469 por um período máximo de 18 meses contados da Data de Assunção;
- g. Aprovar a utilização de recursos acumulados na conta vinculada decorrentes do excedente tarifário cobrado no âmbito da extensão de prazo do Contrato de Concessão N° PG-137/95-00, sob gestão da NovaDutra, em favor da modicidade tarifária no Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão nº 03/2021, sob gestão da RioSP;
- h. Aprovar, na forma do Quadro 9, a Tarifa de Pedágio, reajustada e descontada, após arredondamentos, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 13,00 (treze reais) na praça de Moreira César/SP; R\$ 11,10 (onze reais e dez centavos) na praça de Itatiaia/RJ; de R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), na praça de Arujá e cabines avançadas de Arujá (Rodoanel), Guararema Norte e Guararema Sul; e de R\$ 6,20 (seis reais e vinte centavos), na praça de pedágio de Jacareí e cabines avançadas de Jacareí;
- i. Aprovar, na forma do Quadro 9, a Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça, reajustada, após arredondamentos, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 12,90 (doze reais e noventa centavos);
- j. Aprovar a celebração do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº PG-137/95-00;
- k. Aprovar a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Custódia de Recursos Financeiros - ID N° 760069; e
- l. Aprovar a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital N° 03/2021.

Brasília, 22 de fevereiro de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor, em 22/02/2022, às 11:48, 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 9983533 e o código CRC F92FFB45.

