



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: Davi Barreto

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 34/2021

OBJETO: Deliberação que autoriza a 24ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rio- Teresópolis - CRT.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.037859/2020-63 e 50500.047194/2020-04

PROPOSIÇÃO PRG: Parecer n. 00402/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SE4119816) e PARECER n. 57/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5611150)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para autorização e aprovação da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, nos termos da Lei 10.233/2001, das Resoluções ANTT 675/2004, 1.187/2005, 3.651/2011, 5.850/2019 e da Portaria MF 150/2018, e no Contrato PG - 156/95-00 - firmado em 22/11/1995, por intermédio do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER (já extinto), e aditivos, cuja data-base contratual de alteração tarifária é dia 2/9/2020.

1.2. O procedimento contou com manifestação da Concessionária, mediante a Carta PRES-306/20/DE (SEI3230558) e seus Anexos (SEI3230560), de 15/4/2020, por meio da qual a Concessionária encaminhou a proposta para aprovação da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), para análise desta Agência.

1.3. A análise preliminar referente às obras, serviços e demais obrigações constantes do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária foi realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR), por meio da Nota Técnica nº 2071/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SE396689), de 3/6/2020, complementada pela Nota Técnica nº 2703/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SE597050), de 19/6/2020, que trataram das obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), constante do processo relacionado nº 50500.047194/2020-04.

1.4. A Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) por meio da Nota Técnica nº 2386/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SE3502486), de 7/7/2020, tratou dos demais itens de revisão, assim como apresentou os resultados da análise econômico-financeira de todos os eventos considerados na proposta das revisões e reajuste, conforme previsto no Contrato de Concessão.

1.5. Essas análises foram encaminhados à Concessionária por intermédio do Ofício nº 12226/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 3688413), de 7/7/2020, tendo a Concessionária exercido seu direito de manifestação no prazo de 15 dias, após o recebimento dos resultados preliminares da revisão e reajuste, por intermédio da Carta PRES-473/20/DE (SEB801583) e seus anexos, de 23/7/2020.

1.6. Em seguida, a GEFIR elaborou a Nota Técnica nº 3479/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3853873), de 26/11/2020, enquanto a GEGEF elaborou a Nota Técnica nº 3786/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 3918457), de 18/12/2020, remetidas à Concessionária por meio do Ofício nº 23060/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI727185), de 18/12/2020, que abriu novo prazo de manifestação à Concessionária.

1.7. A Concessionária, então, apresentou a Carta PRES-796/20/DE (SE4845761) e seu Anexo (SEI 4845764), de 28/12/2020, complementada pela Carta PRES-014/21/DE (SE4939780) e seu Anexo (SEI4940736), de 12/1/2021, e manifestou-se sobre os cálculos de impacto na tarifa de pedágio.

1.8. Após isso, por meio da NOTA TÉCNICA nº 368/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SE488977), de 8/2/2021, houve nova análise complementar pela GEFIR da proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária Rio-Teresópolis (CRT), cujas conclusões cabe ser destacadas, conforme se seguem:

IV. CONCLUSÃO

De acordo com o apontado nesta Nota Técnica, não cabe a esta Gerência definir se a revisão tarifária a ser aprovada se dará apenas por meio de Revisão Ordinária e/ou Revisão Extraordinária, tampouco a forma de reequilíbrio econômico-financeiro a ser adotada, recomendando a apreciação da Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) e/ou da Diretoria da ANTT.

Destaca-se que em relação ao tópico "II - O DESEQUILÍBRIO DA CRT - O VALOR E A FORMA DE REEQUILÍBRIO JÁ ESTÃO DEFINIDOS" a Carta PRES-796/20/DE (SEI nº4845761) apresentada pela CRT, que versa sobre a supressão de receitas e de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão ocasionado em função da retirada das Praças de Pedágio PN-2 e PN-3, bem como acerca de redução tarifária, esclarecemos que não cabe análise ou manifestação desta GEFIR, por não se tratar de tema afeto a esta Gerência, sugerindo apreciação da GEGEF.

Da mesma forma, acerca da manifestação apresentada pela Concessionária no Anexo SEI nº 4940736 da Carta PRES-014/21/DE (SEI nº4939780), não cabe análise e manifestação desta Gerência, sugerindo apreciação da GEGEF sobre os tópicos: "2. 24ª Revisão Ordinária: 2.1. Perda de Receita pela Supressão de PN-2 e PN3, 2.2. Ajustes da 23ª Rev. Ordinária e 9ª Rev. Extraordinária, 2.3. Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), 2.4. Receitas Extraordinárias de 2019, 2.5. Tráfego Real Projetado do FCM e 2.6. Percentual de Eixos Suspensos; e 3. 10ª Revisão Extraordinária: 3.16. Data Base da Depreciação no Fluxo de Caixa (Item novo no PER), 3.17. Custo Adicional durante Vigência da CPMF (Item novo no PER), 3.18. Perdas de Receita pela Pandemia (Item novo no PER) e 3.19. Estudo da LABTRANS".

Os demais itens afetos a esta Gerência foram objeto de análise e manifestação nesta Nota Técnica.

Considerando o exposto na presente Nota Técnica, que tratou da segunda análise da proposta complementar de revisão tarifária da Concessionária Rio-Teresópolis (CRT), no âmbito da Revisão Ordinária nº 24 e Revisão Extraordinária nº 10 da TBP, submete-se à apreciação superior a proposta de alteração no Cronograma Físico-Financeiro da referida concessão.

1.9. O DESPACHO GEGEF (SEI269577), de 8/2/2021, apresentou ao titular da SUROD considerações da análise final da 24ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da CRT, cuja data-base contratual de alteração tarifária é dia 2 de setembro de 2020, ressaltando:

(...)A título informativo, caso o reequilíbrio do item destacado não seja procedido no âmbito da presente revisão tarifária, deixando para ser considerado na apuração dos haveres e deveres de final de contrato, nos termos do inciso V do artigo 16 da Resolução nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021, a tarifa arredondada resultaria em R\$ 18,80 e R\$ 13,10, para PN e PAs, respectivamente.

Pelo exposto, solicitamos orientação dessa Superintendência, na maior brevidade possível, quanto à consideração nesta última revisão tarifária da CRT do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, que está implicando uma redução tarifária significativa.

1.10. No DESPACHO SUROD (SEI290367), de 9/2/2021, assim restou registrado tecnicamente:

Cumprimentando-a cordialmente, refiro-me ao Despacho GEGEF5269577, em que esta Gerência solicita orientação, na maior brevidade possível, quanto à consideração nesta última revisão tarifária da CRT do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, tendo em vista implicar redução tarifária significativa. Referido despacho relata que, remanescendo reduzido prazo para absorção do referido impacto tarifário à luz do encerramento contratual previsto para 23/3/2021, a revisão de R\$ 11.837.046 a preços iniciais resultaria na redução da tarifa de R\$19,30 para R\$0,40 na PN e de R\$ 13,50 para R\$ 0,30 nas PAs, para categoria 1 de veículos.

A esse respeito, reputo oportuno transcrever o art. 6º-A da Resolução nº 675, de 2004, inserido pela recentemente aprovada Resolução nº 5.926, de 2021, no âmbito do Processo nº 50500.111807/2020-66:

Art. 6º-A. Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e mediante decisão fundamentada, parcelar ou postergar o impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. Verificado saldo decorrente de desequilíbrio na última revisão contratual, a ANTT poderá, motivadamente, processá-lo na apuração de haveres e deveres.

Note-se que a previsão normativa ora colacionada resguarda situação fático-regulatória equivalente a que ora se analisa, razão pela qual deve ser invocada para permitir a desconsideração do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes nesta última revisão tarifária para que este venha a ser considerado apenas na apuração de haveres e deveres no encerramento contratual, mediante a devida motivação.

Isto porque há de se resguardar a estabilidade tarifária sobre o trecho concedido, considerando que haverá uma transição entre o atual concessionário e o futuro operador que vier a vencer a licitação ora em elaboração. Nesse caso, uma abrupta variação de tarifa poderia gerar indesejada e incalculável indução de tráfego, prejudicando as condições de preservação do sistema rodoviário e ocasionando instabilidade na percepção social quanto ao nível tarifário.

Esta é inclusive uma das razões que justificou a publicação da Portaria nº 3º, de 2021, do Ministério da Infraestrutura, que estabeleceu diretrizes para a extensão do prazo contratual das concessões de 1ª Etapa do PROCROFE, permitindo a cobrança de tarifa de pedágio em patamar superior à contrapartida exata das obrigações previstas no termo aditivo de extensão.

Ademais, é preciso lembrar que pende em favor da concessionária desequilíbrio decorrente da supressão de praças de pedágio, objeto de apuração no Processo nº 50501.316444/2018-29, razão pela qual, ao que tudo indica, haverá saldo credor em favor da concessionária ao final da apuração de haveres e deveres, reduzindo o risco fiscal para o poder concedente.

Ante o exposto, sem prejuízo de outros argumentos a serem invocados pela GEGEF, oriento a que o item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes seja desconsiderado nesta última revisão contratual, para ser apurado em haveres e deveres, escolha deve ser motivada em nota técnica em complemento ao presente despacho, com fundamento no art. 6º-A, parágrafo único, da Resolução nº 675 de 2004.

1.11. Em consolidação da análise técnica da SUROD, foi elaborada pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) a mais recente NOTA TÉCNICA SEI Nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5221614), que dentre outros aspectos, promoveu entendimentos técnicos pertinentes à Deliberação sob análise da Diretoria sob os aspectos jurídicos das orientações da PF-ANTT no Parecer n. 00402/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, de 17/09/2020, e Despacho de Aprovação n. 00222/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, de 17/9/2020 (SEI119816), "no sentido da possibilidade de supressão dos valores indevidamente alocados, desde que respeitado o prazo decadencial legal. Assim, alega que é necessária a revisão da planilha apresentada na Nota Técnica nº 2071/2020/GEFIR/SUROD/DIR, para

que sejam excluídos apenas os itens indevidamente remunerados dos últimos 05 (cinco) anos, em atendimento à Lei nº 9.784/99, desprezando-se os períodos anteriores em razão da consumada decadência". Como também, "a SUROD orienta as Gerências *que avaliem a conveniência e a oportunidade de se processar os efeitos da revisão de determinados atos de gestão contratual em sede de apuração de haveres e deveres, explicitando a devida motivação a esse respeito, para que a proposta seja levada ao conhecimento e apreciação da Diretoria Colegiada*".

1.12. Em RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 71/2021 (SEI 405650), de 18/2/2021, a SUROD encaminhou os autos, concluindo que o resultado final das alterações propostas na 24ª Revisão Ordinária e na 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 19,30 para R\$ 18,80, incluindo reajuste de 2,31% (dois inteiros e trinta e um centésimos percentuais), correspondente à variação do IPCA no período, com vista a recomposição tarifária.

1.13. Em 19/2/2021, no OFÍCIO SEI Nº 4194/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 5333164), de 18/2/2021, houve a comunicação à Concessionária NovaDutra dos resultados finais da revisão tarifária em curso, assim sintetizados:

Encaminhamos cópia da Nota Técnica nº 368/2021/GEFIR/SUROD/DIR (5088977), de 08/02/2021, constante do processo nº 50500.047194/2020-04, e da Nota Técnica nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR5021614, que consta no processo nº 50500.037859/2020-63, bem como a planilha utilizada no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro relativo à 24ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Rio Teresópolis S/A - CRT, encaminhada à Diretoria Colegiada da ANTT para deliberação.

1.14. Em 18/2/2021, foi encaminhado OFÍCIO SEI Nº 4195/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 5333211), ao Ministério da Economia, indicando que a ANTT deverá autorizar a **24ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP - Concessionária Rio Teresópolis S/A (CRT)**.

1.15. Em 11/3/2021, nos termos do PARECER n. 57/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 611150), aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00024/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, foi acostada aos autos a análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT, cuja ementa assim dispõe (SEI 5611150):

EMENTA: REVISÃO TARIFÁRIA. CRT.

I - Necessário distinguir, em cada situação, se novos investimentos previstos no Programa de Exploração Rodoviária partiram de uma inserção prévia de verba a ser ajustada em sede de prestação de contas ou se o pagamento foi condicionado à efetiva prestação de um serviço.

II - O art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675, de 2004, admite a possibilidade de postergação de impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico financeiro, inclusive para processamento em apuração de haveres e deveres, de forma a manter a estabilidade tarifária.

III - Recomendação de análise jurídica quanto à adequação da aplicação do entendimento firmado no Parecer n. 00402/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, em momento oportuno.

1.16. Por fim, registro que esta análise envolve a última revisão do Contrato de Concessão, cujo termo final ocorrerá em 21/3/2021, o qual deverá contar com a extensão baseada no art. 32 da Lei nº 13.448/2017, nas diretrizes da Portaria nº 3, de 20 de janeiro de 2021, do Ministério da Infraestrutura, e na Resolução ANTT 5.926/2021 (SEI 50500.127986/2020-53). Assim, a definição da tarifa de pedágio relativa à extensão contratual intitulada "tarifa praticada" a ser cobrada dos usuários equivale àquela atualmente vigente e objeto da Deliberação em tela nos presentes autos.

1.17. É o relatório. Passa-se à análise.

2. DA ANÁLISE PROCESSUAL

2.1. Inicialmente, antes de adentrar no mérito da presente proposta, importa registrar que o Contrato PG - 156/95-00 foi firmado em 22/11/1995, entre a União, por intermédio do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER - extinto), com a Concessionária Rio - Teresópolis S. A. (CRT), para recuperação, monitoração, melhoramento, manutenção, conservação, operação e exploração da rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento com a BR-040 (A) e respectivos acessos, mediante cobrança de pedágio.

2.2. Consoante bem esclarecido na mais recente NOTA TÉCNICA SEI Nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR, de 19/2/2021, resume-se o histórico dos principais eventos da Concessão em tela consoante o seguinte:

Quadro 1: Principais eventos referentes à CRT

Operacionalização do Contrato PG - 156/95-00		
Constituição da Sociedade de Propósito Específico - SPE (CRT)	Assinatura do Contrato	Início da concessão
18/08/1995	22/11/1995	22/03/1996
Início da cobrança do pedágio		Término do contrato
02/09/1996		21/03/2021

2.3. Cabe repisar que a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) remunera a empresa concessionária pelos serviços prestados aos usuários das rodovias federais concedidas e pelas obras de melhoria e manutenção da infraestrutura das rodovias. Nesse contexto, a TBP deve ser alterada sob as regras de reajuste e de revisão de que tratam a legislação, o edital, o contrato de concessão e as normas da ANTT, no sentido de manutenção da relação entre as partes, consoante conferências das obrigações da Concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

2.4. A TBP da Concessionária é composta pela soma de duas parcelas: Tarifa de Contrato, correspondente à tarifa vencedora do certame licitatório, e Tarifa do FCM, relativa aos investimentos e serviços incluídos no Contrato de Concessão por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

2.5. Ainda, o valor é pago pelo veículo que circula na rodovia e varia conforme a sua categoria, de modo que os veículos maiores, que transportam cargas pesadas, pagam mais do que veículos de passeio, que desgastam menos as rodovias.

2.6. Nesse contexto, a tarifa de pedágio é reajustada anualmente para recomposição da inflação, ainda, sendo alterada para mais ou para menos por inclusão de novos investimentos ou pela exclusão de investimentos previstos, reprogramações de obras, assim como em virtude dos descumprimentos contratuais.

2.7. Consoante será visto a seguir, a TBP pode ser alterada por 4 (quatro) mecanismos:

- *Reajuste da Tarifa de Pedágio* ocorre, anualmente, de forma a incorporar, na TBP, a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, com o objetivo mitigar as perdas inflacionárias do período.
- *Revisão Ordinária* da TBP é realizada, anualmente, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no Contrato, que, basicamente, englobam os impactos na TBP decorrentes das inexecuções das obras e serviços previstos, o que ocorre, em alguns contratos via aplicação do FATOR D ou Desconto de Reequilíbrio - DR e, em outros, pela reprogramação das obras.
- *Revisão Extraordinária* da TBP pode ocorrer, a qualquer momento, e tem por objetivo considerar as alterações das obrigações contratuais nos eventos extraordinários e de força maior, nas hipóteses previstas nos Contratos de Concessão e, basicamente, podem englobar inclusão de novos investimentos de caráter emergencial.
- *Revisão Quinquenal* da TBP pode ocorrer de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos, e basicamente, englobam as modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário.

2.8. Acerca da matéria de permeia todo a motivação e o mérito da presente proposta, incidem as seguintes normas, além das disposições contratuais que serão comentadas em cada um dos tópicos que se seguirão:

- Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25/08/2016, e pela Resolução ANTT nº 5.859, de 03/12/2019, que dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais
- Resolução ANTT nº 1.187, de 09/11/2005, alterada pela Resolução ANTT nº 2.554, de 14/02/2008, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT.
- Resolução ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pela Resolução ANTT nº 4.339, de 29/05/2014 e Resolução ANTT nº 4.727, de 26/05/2015, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços. (Redação dada pela Resolução ANTT nº 4.339/2014/DG/ANTT/MT)
- Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias.
- Resolução ANTT nº 5.859, de 03/12/2019, que dispõe sobre o procedimento de inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia, no âmbito das revisões quinquenais das concessões de rodovias federais reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e dá outras providências.

REAJUSTE TARIFÁRIO

2.9. O reajuste tarifário está previsto na cláusula sétima do 4º Termo Aditivo ao contrato de concessão da CRT, da seguinte forma:

"Ficam incluídas no contrato de concessão as cláusulas 53.1 e 53.2 no CAPÍTULO III - DO REGIME JURÍDICO DA CONCESSÃO, Seção IV - Do Sistema Tarifário, Subseção II - Do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, com a seguinte redação:

53.1 A Tarifa Básica de pedágio será reajustada anualmente pelo índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.

53.2 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base no IRT definitivo de 2011 e na variação do IPCA calculado pelo IBGE, entre dois meses anteriores à data de aniversário do reajuste de 2011 e dois meses anteriores à data de aniversário de reajuste de tarifa, conforme a

fórmula a seguir:

$$IRT_i = IRT_{2011} * \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$$

onde:

IRT_{2011} - é o IRT do reajuste de 2011 calculado pela fórmula paramétrica do contrato com base nos índices de reajuste definitivos;

$IPCA_0$ - IPCA de dois meses anteriores à data de aniversário do reajuste de 2011 (Número Índice do IPCA de mês de julho de 2011);

$IPCA_i$ - IPCA de dois meses anteriores à data do aniversário de reajuste da Tarifa de Pedágio (Número Índice do IPCA do mês de julho do ano i)".

2.10. O 1º Termo Aditivo, que alterou a redação do Item 52 do contrato de concessão, dispõe:

"Para efeito de cálculo de reajustes, serão determinados índices provisórios para índices ainda não divulgados, baseado na variação mensal dos últimos índices conhecidos. A correção dos cálculos decorrentes da eventual variação dos índices provisórios adotados será feita no reajuste imediato".

2.11. No presente caso, conforme indicado na recente NOTA TÉCNICA 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI), para os fins de definição do Índice de Reajustamento de Tarifa (IRT), considerou-se o seguinte:

151. Até o reajuste de 2000, a prática adotada era a de se repetir a última variação disponível para a projeção dos índices não divulgados. No reajuste de 2001, essa sistemática de projeção de índices foi alterada pelo DNER, em atenção a uma sugestão da Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE - do Ministério da Fazenda - MF, passando-se a adotar a média da variação dos três últimos meses.

152. A esse respeito, o Tribunal de Contas da União - TCU, por meio do Acórdão 168/2004 (item 9.1.1.1), determinou a esta Agência a utilização, "para fins de estimativa do IRT provisório a variação média dos últimos três meses, conforme recomendação do Ministério da Fazenda", o que de fato a ANTT já vem adotando. Posteriormente, por meio da Resolução ANTT nº. 675/2004, ficou estabelecido:

"Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos índices publicados."

153. O quadro a seguir apresenta os parâmetros considerados no cálculo do IRT 2020 definitivo:

Quadro 15: Parâmetros para o cálculo do IRT 2020.

Parâmetros	Valor
IRT 2011	3,23546
IPCAo (junho/2011)	3.324,86
IPCAi (junho/2020) - definitivo	5.344,63

(...)

155. Assim, o IRT utilizado na revisão anterior, de 5,08370, de caráter definitivo, é alterado para 5,20092, também de caráter definitivo, representando um acréscimo percentual de 2,13% (dois inteiros e treze centésimos por cento), com incidência no período de setembro/2020 até o final do contrato em mar/2021.

REVISÃO TARIFÁRIA ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA NA REGULAÇÃO DA ANTT

2.12. Para fins de consideração da revisão ordinária da TBP da Concessionária, bem como da revisão tarifária extraordinária, destacam-se os seguintes dispositivos da Resolução nº 675/2004, respectivamente:

Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I - relativamente ao exercício anual anterior:

- as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;
- os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;
- criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;
- os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16).

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

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

III - as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da

24ª REVISÃO ORDINÁRIA, 10ª REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA

2.13. Para fins da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste, considerando os pontos analisados pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) nas NOTAS TÉCNICAS supracitadas, a na mais recente NOTA TÉCNICA 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR, com repercussão nas Revisões Ordinária e Extraordinária em relação aos seguintes eventos assim sintetizados:

- (i) a correção do IRT provisório, arredondamento da tarifa e atraso;
- (ii) recursos para desenvolvimento tecnológico - RDT;
- (iii) receitas extraordinárias;
- (iv) substituição do tráfego previsto pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais;
- (v) substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real (Lei do Caminhoneiro);
- (vi) alterações no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia - PER (revisão extraordinária);
- (vii) Correção da taxa de crescimento nos FCMs;
- (viii) Correção do IRT de Receitas Alternativas do ano 22.

2.14. A Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) consolidou a análise técnica final no âmbito da SUROD na mais recente NOTA TÉCNICA SEI Nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5221614), que enfrentou todo os eventos supracitados, dentre os quais se destacam principalmente as abordagens para a 10ª REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA, em que se entendeu pela possibilidade de desconsiderar os efeitos do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, no PER, que será apurado em haveres e deveres ao final do Contrato de Concessão, com base no disposto no Despacho SUROD 5290367, de 09/2/2021, e no art. 6º-A da Resolução nº 675, de 2004, inserido pela recentemente aprovada Resolução nº 5.926/2021. Em seguida, destacou-se o resultado da :

4.2.4. Alterações no cronograma PER (10ª RE)

(...)

98. Conforme visto, a análise das alterações de obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária foi realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) por meio dos documentos citados acima. Os valores correspondentes às alterações propostas no PER para a 10ª Revisão Extraordinária foram considerados nos fluxos de caixa da Concessionária, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no quadro a seguir:

Quadro 14: Impactos devido as alterações no PER - 10ª RE

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Elementos de Contenção e Proteção de Taludes	2.3.3	Inv	-93,06018%
Verba para implantação do 3º TA ao Convênio nº 08/2008 ANTT/DPRF	9.12	COp	0,08647%
Contenções - obras emergenciais sinistro 12/01/13	9.10	Inv	-4,33523%

108. Foi enviado o Despacho GEGEF5269577, de 08/02/2021, solicitando orientação da SUROD quanto à consideração nesta última revisão tarifária da CRT do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, considerando o significativo impacto tarifário - redução da tarifa de R\$19,30 para R\$0,40 na PN e de R\$ 13,50 para R\$ 0,30 nas PAs, para categoria 1 de veículos - decorrente das alterações propostas para o cronograma PER, e em observância à recomendação constante na Nota Técnica nº 368/2021/GEFIR/SUROD/DIR (5088977):

"ITEM IV - A IMPOSSIBILIDADE DE COEXISTIR MAIS DE UMA REVISÃO SOBRE O MESMO TEMA E A NECESSIDADE DE RESOLVER TAIS ASSUNTOS NOS HAVERES E DEVERES NO ENCERRAMENTO DO CONTRATO

(...)

B - Proposta SUROD

(...)

No que se refere ao excerto: "A possível exclusão de obras do PER, portanto, deve ser tratado quando da apuração de haveres e deveres, não em revisão contratual ordinária ou extraordinária.", a GEFIR se posicionou na Nota Técnica nº 3479/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 3853873), no sentido de que não cabe a esta Gerência definir se a revisão tarifária a ser aprovada se dará apenas por meio de Revisão Ordinária e/ou Revisão Extraordinária, recomendando a apreciação da GEGEF, da SUROD e/ou da Diretoria da ANTT.

(...)"

109. Em resposta, o Despacho SUROD5290367, de 09/02/2021, orientou que o item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes seja desconsiderado nesta última revisão contratual, para ser apurado em haveres e deveres, ressaltando que a escolha deve ser motivada em nota técnica em complemento ao Despacho, com fundamento no art. 6º-A, parágrafo único, da Resolução nº 675 de 2004.

110. Assim, a presente Nota Técnica apresenta a proposta da 10ª Revisão Extraordinária desconsiderando os efeitos do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, que será apurado em haveres e deveres ao final do Contrato de Concessão, com base no disposto no Despacho SUROD5290367, de 09/02/2021, e no art. 6º-A da Resolução nº 675, de 2004, inserido pela recentemente aprovada Resolução nº 5.926, de 2021, no âmbito do Processo nº 50500.111807/2020-66:

"Art. 6º-A. Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e mediante decisão fundamentada, parcelar ou postergar o impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. Verificado saldo decorrente de desequilíbrio na última revisão contratual,

a ANTT poderá, motivadamente, processá-lo na apuração de haveres e deveres.

Note-se que a previsão normativa ora colacionada resguarda situação fático-regulatória equivalente a que ora se analisa, razão pela qual deve ser invocada para permitir a desconsideração do item 2.3.3 – Elementos de Contenção e Proteção de Taludes nesta última revisão tarifária para que este venha a ser considerado apenas na apuração de haveres e deveres no encerramento contratual, mediante a devida motivação.

Isto porque há de se resguardar a estabilidade tarifária sobre o trecho concedido, considerando que haverá uma transição entre o atual concessionário e o futuro operador que vier a vencer a licitação ora em elaboração. Nesse caso, uma abrupta variação de tarifa poderia gerar indesejada e incalculável indução de tráfego, prejudicando as condições de preservação do sistema rodoviário e ocasionando instabilidade na percepção social quanto ao nível tarifário.

(...)

Ademais, é preciso lembrar que pende em favor da concessionária o desequilíbrio decorrente da supressão de praças de pedágio, objeto de apuração no Processo nº 50501.316444/2018-29, razão pela qual, ao que tudo indica, haverá saldo credor em favor da concessionária ao final da apuração de haveres e deveres, reduzindo o risco fiscal para o poder concedente.'

111. Em relação às propostas apresentadas pela GEFIR de "supressão dos efeitos financeiros", informamos que a análise desta área técnica consta no item 8 - "CONSIDERAÇÕES QUANTO ÀS ORIENTAÇÕES CONTIDAS NO DESPACHO SUROD 4188740", da presente Nota Técnica.

4.2.5. Resultado da 10ª Revisão Extraordinária

O resultado da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 24ª Revisão Ordinária de R\$ 3,78305 para R\$ 3,62161, o que representa uma variação percentual negativa de -4,27% (quatro inteiros e vinte e sete centésimos por cento).

4.3. Resultado da 24ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária

O resultado da 24ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 3,79961 para R\$ 3,62161, o que representa uma variação percentual negativa de -4,68% (quatro inteiros e sessenta e oito centésimos por cento).

2.15. Importante destacar, ainda, que restou esclarecido na NOTA TÉCNICA SEI Nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI5221614) que, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em tela, alguns pontos não foram enfrentados a título de revisão na análise sob a presente Deliberação, de modo que alguns itens poderão constar de objeto de novas decisões da Diretora da Agência, como: (i) aporte, decorrente da perda de receita decorrente da exclusão do tráfego das praças de pedágio PN-2 e PN-3, a partir do ano de 2013 (18º ano de concessão) - quando parou de ser reequilibrado - até o final da concessão (26º ano concessão), cujo ajuste final do valor de aporte devido à CRT dependerá de definição pela Diretoria Colegiada da ANTT, posteriormente; (ii) demais pleitos da Concessionária, como depreciação do Fluxo de Caixa e CPMF; (iii) reequilíbrio em função da pandemia; e (iv) demais itens de investimentos indevidamente inseridos no PER, cujas avaliações ainda devem sofrer revisão administrativa dentro do prazo de decadência, previsto na Lei nº9.784/99. Tudo isso, como sabido, sem prejuízo da apuração de haveres e deveres no efetivo encerramento contratual, sob motivação adequada e proporcional.

2.16. No mesmo sentido da NOTA TÉCNICA SEI Nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5221614), o titular da SUROD firmou entendimento técnico constante do **RELATÓRIO À DIRETORIA nº 71/2021** (SEI5328426), que tratou dos fatores de reequilíbrio (recomposição do equilíbrio econômico-financeiro), em face de cada evento, ressaltando os eventos tratados em Fluxos de Caixa Marginal (FCM), para finalmente definir **os valores e efeitos finais da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste**, a saber:

III. ANÁLISE DA SUROD

(...)

III.I REVISÃO ORDINÁRIA

Para a 24ª Revisão Ordinária foram considerados os seguintes eventos: IRT provisório e arredondamento; Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT); Receitas Extraordinárias; Substituição do tráfego projetado pelo real nos FCMs; e substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real - Lei nº 13.103/2015.

Os eventos foram considerados no Fluxos FCO, FCM1 e FCM2 da concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP aprovada na 23ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação nº 902, de 17/09/2019, mostrados no quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Impactos relativos na TBP dos itens da 24ª Revisão Ordinária

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Fluxo de Caixa Original			
Arredondamento / IRT / Atraso	-	-	0,18589%
Eixos Suspensos	-	-	0,43627%
Receitas Alternativas	-	-	-0,92023%
RDT	-	-	-0,56119%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Arredondamento / IRT / Atraso	-	-	-0,05512%
Tráfego Real	-	-	0,06983%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Arredondamento / IRT / Atraso	-	-	0,04457%
Tráfego Real	-	-	0,36432%

O resultado da 24ª Revisão Ordinária altera a TBP vigente de R\$ 3,79961 para R\$ 3,78305, representando uma variação percentual negativa de -0,44% (quarenta e quatro centésimos por cento).

III.II REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

A 10ª Revisão Extraordinária considerou as alterações no cronograma PER propostas pela GEFIR/SUROD.

Os eventos foram considerados nos Fluxos FCO, FCM1 e FCM2 da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP resultante da 24ª Revisão Ordinária apresentados no quadro 2 a seguir:

Quadro 2 - Impactos relativos na TBP dos itens da 10ª Revisão Extraordinária

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Elementos de Contenção e Proteção de Taludes	2.3.3	Inv	-93,06018%
Verba para implantação do 3º TA ao Convênio nº 08/2008 ANTT/DPRF	9.12	COp	0,08647%
Contenções - obras emergenciais sinistro 12/01/13	9.10	Inv	-4,33523%

Foi enviado o Despacho GEGEF5269577, de 08/02/2021, solicitando orientação da SUROD quanto à consideração nesta última revisão tarifária da CRT do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, considerando o significativo impacto tarifário decorrente das alterações propostas para o cronograma PER, e em observância à recomendação constante na Nota Técnica nº 368/2021/GEFIR/SUROD/DIR (5088977):

"ITEM IV - A IMPOSSIBILIDADE DE COEXISTIR MAIS DE UMA REVISÃO SOBRE O MESMO TEMA E A NECESSIDADE DE RESOLVER TAIS ASSUNTOS NOS HAVERES E DEVERES NO ENCERRAMENTO DO CONTRATO

(...)

B - Proposta SUROD

(...)

No que se refere ao excerto: "A possível exclusão de obras do PER, portanto, deve ser tratada quando da apuração de haveres e deveres, não em revisão contratual ordinária ou extraordinária.", a GEFIR se posicionou na Nota Técnica nº 3479/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 3853873), no sentido de que não cabe a esta Gerência definir se a revisão tarifária a ser aprovada se dará apenas por meio de Revisão Ordinária e/ou Revisão Extraordinária, recomendando a apreciação da GEGEF, da SUROD e/ou da Diretoria da ANTT.

(...)"

Em resposta, o Despacho SUROD5290367, de 09/02/2021, orientou que o item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes seja desconsiderado nesta última revisão contratual, para ser apurado em haveres e deveres, com fundamento no art. 6º-A, parágrafo único, da Resolução nº 675 de 2004, transcrito a seguir:

"Art. 6º-A. Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e mediante decisão fundamentada, parcelar ou postergar o impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. Verificado saldo decorrente de desequilíbrio na última revisão contratual, a ANTT poderá, motivadamente, processá-lo na apuração de haveres e deveres.

Assim, desconsiderando-se os efeitos do item 2.3.3 - Elementos de Contenção e Proteção de Taludes, o resultado da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 24ª Revisão Ordinária de R\$ 3,78305 para R\$ 3,62161, o que representa uma variação percentual negativa de -4,27% (quatro inteiros e vinte e sete centésimos por cento).

2.17. Assim, com base nessas análises supracitadas, promoveu-se o resultado das alterações propostas na 24ª Revisão Ordinária e na 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente na praça principal PN-1, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 19,31608 para R\$ 18,83571, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação positiva de -2,49% (dois inteiros e quarenta e nove centésimos por cento). Após a aplicação do critério de arredondamento, o valor da TBP reajustada é alterada de R\$ 19,30 para R\$ 18,80, representando um decréscimo de -2,59% (dois inteiros e cinquenta e nove centésimos por cento). Já nas praças auxiliares PA-1 e PA-2 para a categoria 1 de veículos, a TBP arredondada é alterada de R\$ 13,50 para R\$ 13,10.

ATENDIMENTO ÀS RECOMENDAÇÕES JURÍDICAS

2.18. Quanto à juridicidade e às recomendações da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT/PGF/AGU), não há qualquer orientação pendente nos autos, de modo que as análises técnicas proferidas para fins da presente Deliberação restaram corroboradas sob aspectos jurídicos desse órgão de assessoramento da Advocacia-Geral da União.

2.19. Sobre isso, destacam-se as análises dos PARECERES n. 00402/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 4119816) e n. 57/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5611150), nomeadamente, nas análises que tratam da possibilidade de revisão de ato que teria reconhecido como devido pleito de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária nos últimos 5 (cinco) anos, como também quanto ao teor de ação judicial com finalização pendente de recurso da Concessionária e sobre a possibilidade de ajustes de itens do PER no momento da apuração de haveres e deveres (itens 2.3.3, 6.1.5, 9.3 e 9.8 do PER), conforme o seguinte:

PARECER n. 00402/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 4119816, no processo 50500.339308/2019-06)

Das respostas aos quesitos

46. Assentadas tais premissas, passamos aos questionamentos formulados pela SUROD:

1. No caso em tela, aplica-se o prazo decadencial previsto no art. 54, da Lei nº 9.784/99, de modo que apenas sejam passíveis de revisão os atos de gestão contratual praticados nos últimos cinco anos?

7. Sim. Poderão ser revistos apenas os atos de gestão contratual ilegítimos editados nos últimos cinco anos, contados da data em que a autoridade competente para anulá-los constatou o vício.

2. Especificamente no caso dos autos, pode a Agência rever/suprimir valores alocados em revisão tarifária do ano de 2009?

48. Não é possível a revisão de ato praticado em 2009, tendo em vista, pela decadência, a ANTT perdeu o direito de anular aquele ato tido como ilegítimo.

49. Muito embora não seja possível anular os atos alcançados pela decadência, os reflexos tarifários nos últimos cinco anos, decorrentes destes atos, podem sim ser suprimidos. Ou seja, a

receita tarifária a maior recebida indevidamente nos últimos cinco anos, contados da data em que a GEFIR/SUROD constatou o equívoco, merece ser "compensada".

3. A revisão de atos de gestão contratual deve ter seus efeitos financeiros implementados na última revisão tarifária ou devem ser deixados para haveres e deveres?

50. Sabendo-se que o contrato de concessão firmado com a CRT se encerra no começo de 2021, parece-nos que os efeitos da revisão dos atos tidos como equivocados seriam melhor apurados e "compensados" no ajuste de contas final da concessão, portanto, na aferição de haveres e deveres. De toda forma, essa é uma escolha que recai sobre o gestor público que terá a sua frente uma série de aspectos a serem - por ele - ponderados. (grifos originais)

PARECER n. 57/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5611150)

4. Registre-se que, paralelamente à elaboração desta manifestação jurídica, as Subprocuradorias-Gerais de Assuntos Judiciais e Extrajudiciais foram instadas sobre a existência de decisão judicial ou extrajudicial que impeça o prosseguimento da revisão e reajuste tarifário ora propostos.

5. Em resposta, vieram a COTA n. 01364/2021/PF-ANTT/PGF/AGU e a COTA n. 01362/2021/PF-ANTT/PGF/AGU informando não haver decisão judicial ou extrajudicial que impeça a proposta de 24ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rio-Teresópolis (CRT), relacionada ao Contrato de Concessão relativo ao Edital PG - 156/95-00.

6. Destaque-se, da COTA n. 01362/2021/PF-ANTT/PGF/AGU informação sobre sentença proferida no bojo da ação judicial n. 0020627-49.2017.4.01.3400, nos seguintes termos:

Ante o exposto: 1) em relação ao pleito relacionado ao reajuste de tarifa para recompor o desequilíbrio contratual apresentado na 21ª Revisão Ordinária e na 7ª Revisão Extraordinária, com base no art. 485, VI, do CPC, NÃO RESOLVO O MÉRITO, em razão da perda superveniente do objeto ocorrida pela edição da Resolução ANTT nº5.417/2017. Por força do princípio da causalidade, condeno a ANTT ao reembolso de metade das custas e ao pagamento dos honorários advocatícios, que fixo nos percentuais mínimos previstos nos incisos I a V do § 3º do art. 85 do CPC, calculados sobre o valor atualizado da causa, observando-se os limites das cinco faixas ali referidas, nos termos do art. 85, § 4º, I e III, e §§5º e 6º, todos do CPC. 2) em relação ao pleito alternativo (item "d" da inicial), com base no art. 487, I, do CPC, resolvo o mérito e ACOLOHO O PEDIDO para condenar a União ao pagamento do aporte apontado na planilha de fls. 1447-v em relação à parcela de "suspensão definitiva das receitas de pedágio das Praças PN-2 e PN-3 de setembro de 2013 até o final da Concessão".

Condeno a União ao reembolso de metade das custas e ao pagamento dos honorários advocatícios, que fixo nos percentuais mínimos previstos nos incisos I a V do §3º do art. 85 do CPC, calculados sobre o valor da condenação, observando-se os limites das cinco faixas ali referidas, nos termos do art. 85, § 4º, II, e §5º, todos do CPC.

7. Conforme informado, foi interposto recurso pela CRT, em face da decisão acima, que ainda permanece pendente de julgamento.

2. FUNDAMENTAÇÃO

2.1 Análises técnicas pela SUROD: questões principais

8. Da análise das manifestações técnicas acostadas aos autos, depreende-se terem sido abordados, no âmbito da 24ª Revisão Ordinária, os seguintes eventos: IRT provisório e arredondamento; Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT); Receitas Extraordinárias; Substituição do tráfego projetado pelo real nos FCMs; e Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real - Lei nº 13.103/2015.

9. No bojo da 10ª Revisão Extraordinária, foram consideradas alterações no cronograma PER propostas pela GEFIR/SUROD. Sobre essas propostas de alterações do PER, algumas considerações jurídicas merecem ser feitas, conforme tópico seguinte.

10. Quanto à verificação da adimplência contratual, consta na NOTA TÉCNICA SEI Nº 635/2021/GEFIR/SUROD/DIR "não haver objeção para aprovação da 24ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da Concessionária, bem como informou haver Processos Administrativos Simplificados (PAS), autuados no intuito de verificar eventual responsabilidade da Concessionária". Também consta ateste sobre aspectos econômico-financeiros da concessionária, conforme Relatório Consolidado de Fiscalização.

2.2 Itens analisados em sede de revisão extraordinária

11. O RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 71/2021 informa que os eventos considerados nos Fluxos FCO, FCM1 e FCM2 da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP resultante da 24ª Revisão Ordinária são aqueles apresentados no quadro 2 a seguir: Quadro 2 - Impactos relativos na TBP dos itens da 10ª Revisão Extraordinária Itens revisados PER Tipo Variação Revisões Extraordinárias Fluxo de Caixa Marginal 2 Elementos de Contenção e Proteção de Taludes 2.3.3 Inv -93,06018% Verba para implantação do 3º TA ao Convênio nº 08/2008 ANTT/DPRF 9.12 COP 0,08647% Contenções - obras emergenciais sinistro 9.10 Inv -4,33523%

12. As Notas Técnicas da GEFIR e da GEGEF acostadas aos autos indicam, por sua vez, uma série de outras propostas de alteração do PER e de recomposições de equilíbrio que passariam a ser analisadas na fase de encerramento do contrato, ou mais precisamente, na apuração de haveres e deveres de que trata a Resolução ANTT nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021. 13. Ademais, conforme pontuado no próprio RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 71/2021, dado o impacto tarifário que decorreria da alteração de valores referentes ao item 2.3.3 do PER, seguiu-se a orientação contida no Despacho SUROD 5290367, de 09/02/2021, no sentido de deixar sua apuração para o momento final de levantamento de haveres e deveres, nos termos do art. 6º-A, parágrafo único, da Resolução nº 675 de 2004.

2.3 Item 9.12 - Verba para implantação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008/ANTT/DPRF

(...)

15. A NOTA TÉCNICA SEI Nº 3479/2020/GEFIR/SUROD/DIR sustenta, acertadamente, que a situação em apreço não se submete às hipóteses de inclusão, exclusão, reprogramação e alteração de obras e serviços previstos na Resolução ANTT nº 5.859, de 2019. Também sustenta não incidir no caso a Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, por não se tratar aqui de novas obras e serviços.

16. Entendo que, de fato, não incide ao caso a Resolução ANTT nº 5.859, de 2019, até porque sendo ou não um novo serviço inserido ao PER, tal situação se deu quando da 21ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP. Vale, contudo, distinguir a situação de (i) verba fixamente fixada que deva ser objeto de ajuste após prestação de contas (tal qual usualmente se dá com a verba de desapropriação), de (ii) verba não definida inicialmente e que deva ser apurada após a prestação do serviço ou após a comprovação de despesas incorridas.

17. Sem adentrar no enquadramento ou não do caso aos termos do art. 2º, parágrafo único, da

Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, dada a pouca monta de recurso financeiro que seria alocado a esse título, e a proximidade do encerramento do contrato, entendo não haver prejuízo para que seja previamente estipulada uma verba a ser apurada posteriormente em sede de prestação de contas, no caso em apreço, tal qual subentende-se foi acertado entre as partes no âmbito da 7ª Revisão Extraordinária da TBP.

(...)

2.5 Questões pendentes de análise

Aporte

23. Conforme historiado na Nota Técnica nº 635/2021/ GEGEF/SUROD/DIR, o Programa de Exploração da Rodovia do Contrato de Concessão apresentou uma previsão de início da cobrança de pedágio para cada praça que não foi observada. A previsão inicial de início de cobrança para a Praça PN2 era no início do 4º ano e para a Praça PN3 era no início do 8º ano.

24. A PN-3 não teria chegado a ter a implementação da cobrança de pedágio, e a PN-2 teve a cobrança efetivada até setembro de 2009. Foi ainda informado ter sido promovido o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato "até o ano de 2012, por meio da retirada do tráfego previsto para cada uma dessas praças, bem como todos os custos associados, gerando um impacto na tarifa de pedágio ao longo dessas revisões tarifárias, sendo a última delas a 20ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, cujos efeitos se deram a partir de 02/09/2012".

25. E prossegue:

Nos anos de 2013, 2014 e 2015 não houve revisão tarifária aprovada. Em 2016, por meio da Resolução ANTT nº 5.210, de 8 de novembro de 2016 - que aprovou a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão explorado pela CRT - a Diretoria Colegiada da ANTT apenas reconheceu o desequilíbrio provocado pela retirada das praças de pedágio PN-2 e PN-3, sendo reequilibrado no âmbito da referida revisão apenas a perda de tráfego a partir da Lei nº 13.103 de 2015, em função da isenção de eixos suspensos, e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, correspondente à variação do IPCA no período compreendido entre a última revisão aprovada, setembro de 2012, a setembro de 2016. Na revisão tarifária do ano seguinte, 2017, a Nota Técnica nº 150/2017/GEROR/SUINF, de 4 de agosto de 2017, relata a solicitação da concessionária CRT para que a ANTT aprovasse na 7ª Revisão Extraordinária o "restabelecimento do equilíbrio do Contrato por extensão de prazo ou por aporte, visando compensar as perdas de receita das praças PN-2 e PN-3"

26. **Ao que consta na Nota Técnica nº 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR, a Resolução nº 5.417, de 20 de setembro de 2017 - que aprovou a 21ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão explorado pela CRT - reconheceu, mais uma vez, o desequilíbrio decorrente da exclusão do tráfego das praças de pedágio PN-2 e PN-3, a partir do ano de 2013, sem apresentar valores.**

7. Em seguida, sobreveio a Portaria DG nº 366, 10 de setembro de 2018, do Diretor Geral da ANTT constituindo Grupo de Trabalho com o objetivo de avaliar o montante do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão da BR-116/RJ, e a celebração do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 003/2018/ANTT entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), em que foi acordado a elaboração de dez objetos de estudos de engenharia por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans/UFSC), sendo o "Objeto 9" o que diz respeito à "avaliação do impacto e respectivo valor para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, devido ao fechamento provisório da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e à não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004", em trecho da BR-116/RJ, concedido à Concessionária Rio-Teresópolis - CRT.

28. **Também há informação de terem sido concluídos os referidos estudos, estando sua análise sendo promovida no âmbito dos autos 50501.316444/2018-29, ao que parece ainda pendente de aprovação pela Diretoria Colegiada desta Agência, motivo pelo qual não foi acatada a proposta apresentada na Nota Técnica nº 3786/2020/ GEGEF/SUROD/DIR (3918457), de desfazer o cálculo dos aportes do FCO e FCMs realizado em 2017.**

29. **Ao final, a Nota Técnica nº 635/2021/ GEGEF/SUROD/DIR informa que não está sendo feito qualquer reequilíbrio relativo ao ajuste do valor de aporte devido à CRT, até que se tenha uma definição pela Diretoria Colegiada da ANTT sobre esse assunto.**

Alterações de itens no cronograma do PER

30. Vários itens no cronograma do PER foram reanalisados no âmbito das Notas Técnicas da GEFIR referenciadas no RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 71/2021.

31. Partiu-se de uma orientação jurídica dada mais recentemente por esta Procuradoria no âmbito do Parecer n. 00402/2020/PF-ANTT/PFG/AGU, de 17/09/2020, proferidos nos autos 50500.339308/2019-06, assim ementado:

SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA. REVISÃO TARIFÁRIA. CONCESSIONÁRIA RIO - TERESÓPOLIS CRT. OBRAS DE CONTENÇÃO DE TALUDE. FASES DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO. ACOLHIMENTO INDEVIDO DE PLEITO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO. DECADÊNCIA. POSSIBILIDADE DE REVISÃO DOS EFEITOS TARIFÁRIOS APENAS DOS ÚLTIMOS CINCO ANOS.

1. O princípio da segurança jurídica é inerente ao Estado Democrático de Direito e pode ser enxergado como (i) garantia à estabilidade das relações jurídicas, quando busca preservar o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada e (ii) como proteção da confiança, ao tutelar a crença do administrado na legitimidade do ato administrativo.

2. A Administração Pública deve pautar sua atuação nos princípios da legalidade que em seu sentido amplo, segundo a moderna doutrina, abarca o respeito ao princípio da segurança jurídica.

3. Decadência é a perda de um direito potestativo, em razão do decurso do tempo. **Passados cinco anos, decai o direito da ANTT de rever atos que tenham produzido efeitos favoráveis ao administrado/contratado, nos termos do art. 54 da Lei nº 9.784/99**, desde que o destinatário do ato não tenha agido de má-fé e que não esteja configurada flagrante violação a texto constitucional.

4. Na espécie, não houve flagrante ou patente afronta a disposição constitucional que pudesse afastar a decadência prevista no art. 54 da Lei nº 9.784/99, conforme entendimento firmado no PARECER Nº 010/2015/DECOR/CGU/AG, aprovado pelo Advogado-Geral da União.

5. Os atos que acolheram os pleitos de reequilíbrio da concessionária, agora reconhecidos como indevidos, decorrem da gestão do contrato de concessão e da aplicação de suas cláusulas; embora equivocados, não representam flagrante ou patente afronta à Constituição.

6. Tais atos, portanto, **desde que respeitado o prazo decadencial de cinco anos**,

podem ser revistos se de fato encerram decisão equivocada ou ilegítima da Administração.

7. Todavia, embora tenha decaído o direito de invalidar os atos anteriores à 2014 (levando em conta que o equívoco foi constatado em 2019), os efeitos que deles decorreram nos últimos cinco anos estão sim sujeitos a revisão.

8. A indevida majoração tarifária que vigorou nos últimos cinco anos deve ser objeto de reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato de concessão, mesmo que fruto de revisões cuja anulação não é mais possível efetivar em razão da decadência.

32. Registre-se que a manifestação jurídica acima mencionada tratava justamente de consulta submetida pela SUROD acerca da possibilidade de revisão de ato que teria equivocadamente reconhecido como devido pleito de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária Rio Teresópolis S.A. - CRT.

33. Diante desse entendimento, a GEFIR propôs suprimir investimentos indevidamente inseridos no PER (dentro do prazo de decadência previsto na Lei nº 9.784, de 1999), e de revisar os efeitos financeiros nos últimos 5 (cinco) anos de alguns investimentos que teriam sido indevidamente incluídos no PER (ainda que tenha decorrido de ato administrativo anterior ao último quinquênio).

34. Nessas situações se enquadrariam a revisão de alguns itens do PER, como proposto para os itens 2.3.3, 6.1.5, 9.3 e 9.8 do PER.

35. Contudo, para as referidas alterações, adotou-se entendimento no sentido de somente promover os referidos ajustes no momento da apuração de haveres e deveres, tal qual previsto no art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675, de 2004, na redação dada pela Resolução nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021. 36. Entendo que a referida proposta está, de fato, fundada no novel dispositivo regulamentar acima citado. E quanto ao devido enquadramento dessas e demais propostas ao entendimento firmado no âmbito do Parecer n. 00402/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, recomendável que essa apreciação se dê em momento oportuno, qual seja, na conclusão da apuração de haveres e deveres.

3. CONCLUSÃO

37. Pelo exposto, entendo pela legitimidade do prosseguimento da proposta em tela, **ressalvando-se recomendação que consta no parágrafo 36 da presente manifestação.** (grifos acrescidos)

2.20. Com isso, verifico que também houve concordância e atendimento a essas considerações jurídicas quando da instrução e considerações técnicas dos autos, sem prejuízo de posterior análise quanto a pontos técnicos de baixa relevância ainda pendentes, que deverão ser enfrentados no momento oportuno, tudo isso sem prejuízo apreciação e ajustes de itens no cronograma do PER, ainda em aberto, quando da conclusão da apuração de haveres e deveres, conforme previsto na legislação de regência.

EFEITO TARIFÁRIO FINAL

2.21. Prosseguindo na análise dos autos, finalmente, destaco a compreensão do efeito tarifário final constante do RELATÓRIO À DIRETORIA nº 71/2021 (SEI 5328426):

V. EFEITO CONJUNTO DA REVISÃO ORDINÁRIA E DA REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

O resultado da 24ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 3,79961 para R\$ 3,62161, o que representa uma variação percentual negativa de -4,68% (quatro inteiros e sessenta e oito centésimos por cento).

VI. REAJUSTE

De acordo com a cláusula sétima do 4º Termo Aditivo ao contrato de concessão da CRT, a Tarifa Básica de pedágio será reajustada anualmente pelo Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT, calculado com base no IRT definitivo de 2011 (3,23546) e na variação do IPCA calculado pelo IBGE, entre dois meses anteriores à data de aniversário do reajuste de 2011 (3.324,86) e dois meses anteriores à data de aniversário de reajuste de tarifa.

Assim, a partir do número-índice do IPCA de julho/2020 (5.344,63), de caráter definitivo, apurou-se o Índice de Reajuste Tarifário (IRT) definitivo de 5,20092.

O cálculo do reajuste indicou um aumento percentual de 2,31% (dois inteiros e trinta e um centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período de julho/2019 a julho/2020, com vigência no período de setembro/2020 até o final do Contrato em março/2021.

VII. EFEITO CONJUNTO DA REVISÃO ORDINÁRIA, DA REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E DO REAJUSTE

O efeito combinado das revisões e do reajuste alteram a TBP reajustada vigente de R\$ 19,31608 para R\$ 18,83571, antes da aplicação do critério de arredondamento, o que representa uma variação negativa de -2,49% (dois inteiros e quarenta e nove centésimos por cento).

Após a aplicação do critério de arredondamento, a TBP reajustada passa de R\$ 19,30 para R\$ 18,80, o que representa uma variação negativa da tarifa reajustada e arredondada de -2,59% (dois inteiros e cinquenta e nove centésimos por cento).

Considerando o coeficiente de redução tarifária de 0,69919, a TBP arredondada nas praças auxiliares PA-1 e PA-2 para a categoria 1 de veículos é alterada de R\$ 13,50 para R\$ 13,10.

VIII. CONCLUSÃO

Conforme exposto, a presente Relatório apresentou os resultados da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Rio-Teresópolis S/A, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Ressaltamos as propostas apresentadas nos itens III.II REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e IV. OUTROS ITENS, além dos demais abordados no presente Relatório, a serem apreciados pela Diretoria Colegiada da ANTT.

O resultado da 24ª Revisão Ordinária altera a TBP aprovada na 23ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação nº 902, de 17/09/2019, no valor de R\$ 3,79961 para R\$ 3,78305, representando uma variação percentual negativa de -0,44% (quarenta e quatro centésimos por cento).

O resultado da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 24ª Revisão Ordinária de R\$ 3,78305 para R\$ 3,62161, representando uma variação percentual negativa de -4,27% (quatro inteiros e vinte e sete centésimos por cento).

O resultado da 24ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$

3,79961 para R\$ 3,62161, representando uma variação percentual negativa de -4,68% (quatro inteiros e sessenta e oito centésimos por cento).

O cálculo do reajuste indicou um aumento percentual de 2,31% (dois inteiros e trinta e um centésimos por cento) sobre a TBP, correspondente à variação do IPCA no período de julho/2019 a julho/2020, com vigência no período de setembro/2020 até o final do Contrato em março/2021.

O efeito combinado das revisões e do reajuste altera a TBP vigente na praça principal PN-1, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 19,31608 para R\$ 18,83571, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação positiva de -2,49% (dois inteiros e quarenta e nove centésimos por cento). Após a aplicação do critério de arredondamento, o valor da TBP reajustada é alterada de R\$ 19,30 para R\$ 18,80, representando um decréscimo de -2,59% (dois inteiros e cinquenta e nove centésimos por cento).

Considerando o coeficiente de redução tarifária de 0,69919, a TBP arredondada nas praças auxiliares PA-1 e PA-2 para a categoria 1 de veículos é alterada de R\$ 13,50 para R\$ 13,10.

Diante do exposto, sugere-se submeter à apreciação da Diretoria da ANTT a análise acerca da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária CRT, com vigência contratualmente prevista para 02/09/2020.

2.22. Nesse mesmo sentido, então, para fins da 24ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio, proponho os termos da minuta de Deliberação ora acostada aos autos (SEI5677679). Acerca de tais efeitos, foi encaminhado o OFÍCIO SEI N° OFÍCIO SEI N° 4194/2021/GEGEF/SUOD/DIR-ANT (SEI533164) à Concessionária CRT a fim de comunicar os resultados finais da revisão tarifária sob a presente Deliberação, contendo cópia da Nota Técnica n° 368/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI088977), de 8/2/2021, constante do processo n° 50500.047194/2020-04, e da Nota Técnica n° 635/2021/GEGEF/SUOD/DIR (SEI221614), que consta deste processo n° 50500.037859/2020-63, bem como a planilha utilizada no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro relativo à 24ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Rio Teresópolis S/A - CRT, encaminhada à Diretoria Colegiada da ANTT para deliberação.

DA COMUNICAÇÃO AO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

2.23. Por fim, cumpre mencionar que a Lei n. 10.233/2001, estabelece no art. 24, inciso VII, que compete à ANTT realizar a revisão e o reajuste tarifário, mediante prévia comunicação ao Ministério da Fazenda.

2.24. Consoante a Lei 13.844/2019, que trata da organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, as competências anteriormente exercidas pelo então Ministério da Fazenda passam ao atual Ministério da Economia, cuja Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência continuou existindo dentro da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (Sepec).

2.25. Diante disso, em atenção ao disposto no art. 24, inciso VII, da Lei 10.233/2001, à Portaria MF 150/2018 e levando em consideração a mudança da estrutura dos ministérios do Poder Executivo Federal, foi encaminhado o OFÍCIO OFÍCIO SEI N° 4195/2021/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT, de 18/2/2021, à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE, informando os resultados das análises pertinentes a 24ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP - Concessionária Rio Teresópolis S/A (CRT), no mesmo teor da supracitada Conclusão do RELATÓRIO À DIRETORIA n° 71/2021 (SEI 5328426), de 19/2/2021.

3. DA PROPOSIÇÃO FINAL

3.1. Diante de todo o exposto, considerando as manifestações técnica e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar a 24ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão celebrado com a Concessionária Rio-Teresópolis (CRT), nos termos da Deliberação ora proposta (SEI 5677679).

Brasília, 16 de março de 2021.

(assinado eletronicamente)

DAVI BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 16/03/2021, às 15:42, 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 **5676751** e o código CRC **9E879E4F**.