



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

**RELATORIA:** DDB

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

**NÚMERO:** 45/2022

**OBJETO:** 3ª REVISÃO ORDINÁRIA E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP) DA CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO SUL – VIASUL.

**ORIGEM:** SUROD

**PROCESSO (S):** 50500.100281/2021-70

**PROPOSIÇÃO PRG:** PARECER n. 00055/2022/PF-ANTT/PGF (10455163)

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DAS PRELIMINARES**

1.1. Trata-se de proposta de aprovação da 3ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 001/2018, do complexo rodoviário das BR-101/290/386/448/RS, explorado pela Concessionária das Rodovias Integradas do Sul - ViaSul.

**2. DOS FATOS**

2.1. No dia 27/9/2021, o Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias enviou à ViaSul o Ofício 24601/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SE141915) por meio do qual solicita a apresentação da proposta de revisão tarifária, a fim de permitir os procedimentos administrativos subsequentes e atendimento do prazo contratual.

2.2. Em 11/10/2021, a CCR ViaSul apresentou a Carta VC-ADC 546/2021 (SE408875) solicitando prazo adicional de 3 (três) dias para apresentar os cálculos a serem aplicado pela Concessionária na próxima revisão tarifária, conforme disposto no item 17.5.4 do Contrato.

2.3. No dia 15/10/2021, a Concessionária protocolou a Carta VS - ADC 538/2021 (SEI 8446590) na qual apresenta a proposta atinente ao Reajuste tarifário e a 3ª Revisão Ordinária.

2.4. Ato contínuo, foi enviado o Despacho GEFIR (SE8465908) à Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - URRS consultando-a em relação às obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas no 3º Ano de Concessão no Planejamento Anual. Solicitando que, caso a Coordenação avalie existir atraso nas respectivas obras previstas no referido Planejamento Anual, informe o respectivo Fator D.

2.5. Também foi enviado um Despacho à Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) informando-a da Carta VS - ADC 538/2021 (SE8446590) na qual a ViaSul apresenta a sua proposta de Reajuste tarifário e da 3ª Revisão Ordinária de sua TBP.

2.6. Em resposta ao Despacho GEFIR (SE8465908), a URRS informa que *"não constatamos evidências suficientes que permitam considerar que qualquer obra de ampliação de capacidade e melhoria prevista no PER para execução no 3º ano concessão, a findar em 14/02/2022, não será totalmente executada no período."*

2.7. Por meio da Nota Técnica 5962/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SE8490507) a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) apresentou sua análise quanto a proposta da ViaSul para a presente revisão tarifária.

2.8. Por sua vez, a GEGEF exarou a Nota Técnica 6360/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 8927358), por meio da qual apresenta sua análise sobre a proposta da Concessionária para a revisão tarifária.

2.9. Ato contínuo, as Notas Técnicas foram enviadas à ViaSul, por meio do Ofício 30767/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 8931492), para manifestação, conforme disposto no inciso II, artigo 5º da Resolução 675/2004.

2.10. Em resposta, a Concessionária protocolou na Agência a Carta VS - ADC 051/2022 (SEI 9936250) na qual apresenta suas considerações quanto as análises depreendidas pelas unidades técnicas da ANTT.

2.11. Diante da manifestação da Concessionária, a GEFIR e GEGEF elaboraram novas Notas Técnicas onde consubstanciaram suas análises, Nota Técnica 879/2022/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 9968515) e Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 10116255).

2.12. Ato contínuo, em atendimento ao art. 50 do Regimento Interno desta Agência, foi acostado aos autos o Relatório à Diretoria 124/2022 (SEI10340276), por meio do qual o Superintendente de Infraestrutura Rodoviária propõe ao Colegiado a aprovação 3ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária VIASUL, com base nas seguintes alterações:

II - Aplicação do Fator D de 1,50978% sobre a TBP;

III - Aplicação do Fator A de 0,00%;

IV - Aplicação do Fator E de 0,00%;

V - Aplicação do Fator C negativo de R\$ 0,00480;

VI - Aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) de 1,29772, que representa o percentual positivo de 10,06% (dez inteiros e seis centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período.

2.13. Em síntese, a proposta apresentada alterará a Tarifa de Pedágio, após o arredondamento, nas praças de pedágio P1 (Três Cachoeiras), P2 (Santo Antônio da Patrulha), P3 (Gravataí), P4 (Montenegro), P5 (Paverama), P6 (Fontoura Xavier) e P7 (Victor Graeff) de R\$4,70 para R\$ 5,20, para a categoria 1 de veículos, conforme demonstrado abaixo:

**Quadro 1- Percentual de variação: comparação com as tarifas da 2ª RO**

Praças de Pedágio	2ª RO (2021)		3ª RO (2021)		Variação (%)	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)
P1, P2,P3,P4,P5,P6 e P7	4,67509	4,70	5,20320	5,20	11,30%	10,64%

Fonte: Nota Técnica nº 1169/2022/GEGEF/SUROD/DIR (10116255)

2.14. A Concessionária foi informada do resultado final das análises procedidas pela unidade técnica desta Agência, por meio do OFÍCIO 5982/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (10340434).

2.15. Ato contínuo, em conformidade a Lei 10.233/2001, foi enviado o Ofício 5984/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SE0340442) à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE, do Ministério da Economia, informando que a ANTT deverá autorizar a 3ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ViaSul.

2.16. A análise jurídica dos autos foi procedida pela Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANTT), que exarou o PARECER 00055/2022/PF-ANTT/PGF (SE0455163), aprovado pelo Despacho de Aprovação 00029/2022/PF-ANTT/PGF. Por meio do referido Parecer a PF-ANTT conclui pela inexistência de óbice jurídico para seguimento da proposta técnica, conforme transcrito abaixo:

"[...]

4. Importante ressaltar, por oportuno, que o escopo desta manifestação é a verificação da aparente observância dos aspectos jurídicos-formais referentes ao feito, não cabendo a este órgão de assessoramento jurídico imiscuir-se em questões de índole eminentemente técnica ou de mérito administrativo e que culminaram nos parâmetros de definição do resultado da proposta da 3ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. – VIASUL.

[...]

12. Constata-se ainda, no tocante aos aspectos econômico-financeiros, a existência Relatório Consolidado de Fiscalização (doc. SEI 8903590), da lavra da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, devendo o correlato atesto de regularidade estar dentro do prazo de validade quando da deliberação por parte da Diretoria Colegiada.

13. Quanto à reprogramação de investimentos decorrente de inexecução contratual, passamos a adotar, em resumo, entendimento consolidado no âmbito desta PF/ANTT, nos seguintes termos:

A reprogramação de obrigações previstas no Programa de Exploração Rodoviária - PER, vinculado ao contrato de concessão rodoviária, demanda prévia autorização da Diretoria colegiada desta Agência.

Recomendável que a alteração no PER seja instrumentalizada mediante celebração de Termo Aditivo, observando o disposto na Resolução ANTT nº 674, de 2004, na Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, e na Resolução ANTT nº 5.859, de 2019.

É recomendável diferenciar a alteração do PER da reprogramação por inexecução contratual, prevista no art. 6º, VI, da Resolução ANTT n. 5.818, de 2018, somente para efeitos financeiros, e que não tem por escopo alterar o prazo ou os termos do cumprimento da obrigação prevista no PER.

Em prol do princípio da transparência ativa, previsto no art. 3º, II, e no art. 8º, § 1º, IV e V, da Lei de Acesso à Informação - Lei nº 12.527, de 2011, é recomendável manter no sítio d a ANTT o cronograma físico financeiro do PER original, juntamente com o texto atualizado em decorrência das alterações do PER que tenham sido aprovadas pela Diretoria colegiada, nos termos da Resolução ANTT nº 674, de 2004, da Resolução ANTT nº 3.651, de 2011, e da Resolução ANTT nº 5.859, de 2019.

[...]

### 3. CONCLUSÃO

17. Por derradeiro, e para não nos fazermos deveras repetitivos, conclui-se pela inexistência de óbices jurídico-formais ao procedimento do feito e consequente análise meritória por parte da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com as considerações aqui realizadas, em especial as constantes dos itens 4, 12 e 13 da presente manifestação." (grifo nosso)

2.17. Quanto as considerações constantes nos itens 4, 12 e 13 do Parecer da PF-ANTT, a SUROD se manifestou no seguinte sentido:

"[...] Entendo não haver providências adicionais em relação às seguintes recomendações:

a) item 4 do Parecer: esta Superintendência é responsável pela análise técnica proferida nos autos, não havendo objeção à análise de natureza jurídica promovida pela Procuradoria Federal junto à ANTT;

b) item 12 do Parecer: o Relatório Consolidado de Fiscalização (doc. SEI 8903590) tem vigência de 1 ano e encontra-se válido;

c) item 13 do Parecer: a gestão dos investimentos no presente atendeu às diretrizes da Procuradoria."

2.18. Assim, o processo foi distribuído, mediante sorteio realizado no dia 17/3/2022, a esta Diretoria para análise e proposição em Reunião de Diretoria, conforme consta no Despacho CODIC

2.19. No mesmo dia da distribuição do processo, a CCR ViaSul protocolou a Carta VS - ADC 116/2022 (SEI10461861) na qual apresenta argumentos que buscam demonstrar a relevância e urgência na deliberação na matéria, por isso, solicita que o processo seja levado extrapauta na 928ª Reunião de Diretoria. Em síntese, os principais argumentos da concessionária são:

" [...]

Considerando que este ano concessão iniciou no dia 15/02/2022, data que deveria ter sido realizada a revisão tarifária, e que até o momento não houve a efetivação do reajuste.

Como é sabido, nos últimos meses houve uma acentuada alta nos índices inflacionários, que impactam diretamente os custos e despesas da ViaSul, inclusive relacionados aos financiamentos contraídos para a consecução do objeto da Concessão. Como referência, temos que somente no último mês de fevereiro, o IPCA atingiu a variação de 1.01% - a maior para o mês desde o ano de 20151 .

[...]

De forma ainda mais recente, ocorreu o evento extraordinário e imprevisível da guerra na Ucrânia que impactou diversos preços de commodities - em especial o Petróleo e seus derivados. Notícias publicadas na data de hoje mostram a disparada em seu preço2 , com a possibilidade de se prolongar o conflito na Europa. Tal impacto é especialmente sensível no caso da ViaSul, que se encontra em plena execução das obras de duplicação da rodovia BR386, que demanda largas quantidades de Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP).

[...]

Além, o 4º (quarto) ano de concessão caracteriza-se por um período de altos investimentos com obras robustas; pois além da conclusão dos mencionados 10 km de duplicação na BR386/RS, está prevista a execução de 5 (cinco) km de Faixa Adicional, além de passarelas, adequações de OAEs e interconexões - que poderão superar R\$ 500 milhões de investimentos durante o ano.

Devido ao atraso já verificado de mais de um mês nesta revisão, considerando o tráfego real ocorrido até o momento (do dia 15/02/2022 até 16/03/2022) e a diferença tarifária sem o reajuste de R\$ 0,50 (cinquenta centavos, compreendendo a tarifa atual de R\$ 4,70 e a proposta de reajustamento de R\$ 5,20), já acarreta uma perda de receita superior a R\$ 4 milhões (quatro milhões de reais). A cada dia de atraso neste reajuste, a Concessionária deixa de arrecadar aproximadamente R\$ 140 mil (cento e quarenta mil reais).

Resta, portanto, clara a urgência na concessão do reajuste contratual, considerando a significativa defasagem da arrecadação auferida pela concessionária, frente ao forte incremento de seus custos e despesas - bem como a relevância para a continuidade dos importantes investimentos que vêm sendo executados no Sistema Rodoviário, em prol de seus usuários que anseiam há décadas pelo incremento de capacidade nas rodovias gaúchas.

2.20. É o relatório.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Em 1/11/2018, foi realizado leilão na B3 (antiga BMF&BOVESPA) referente ao Edital de Concessão 01/2018, para a Concessão dos trechos rodoviários integrantes das Rodovias Integradas do Sul (RIS), que são:

Quadro 2: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital nº 01/2018

Rodovias	Trecho	Extensão
BR-101/290/386/448/RS	BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98,1; BR-386, no entr. com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entr. com a BR-470/116 (A) (Canoas); BR-448, no entroncamento com a BR-116/RS-118 até o entroncamento com a BR-290/116 (Porto Alegre).	473,4 km

Fonte: Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255)

3.2. O resultado do leilão foi homologado pela Deliberação ANTT 987, de 27/11/2018, publicada no Diário Oficial da União - DOU - de 28/11/2018, que vinculou a Companhia de Participações em Concessão ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato.

3.3. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico - SPE, denominada "Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. - ViaSul", que, em 11/1/2019, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, o Contrato de Concessão relativo ao Edital 01/2018. A publicação do extrato do contrato no DOU se deu em 14/1/2019.

3.4. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da "Data da Assunção", que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xvii) como sendo a data da assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens. A data de assunção, a partir da qual se iniciou a contagem do prazo de concessão, se deu em 15 de fevereiro de 2019, data de início da cobrança nas praças de pedágio P2 e P3, de acordo com o disposto na subcláusula 17.1.1 do contrato de concessão e conforme autorização da ANTT, através da Deliberação 195, de 12/2/2019 (publicada no DOU em 13/2/2019)

3.5. Assim, o valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deve ser alterado pelas regras de reajuste e revisão previstas na legislação, no edital, no Contrato de Concessão e na regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

3.6. Antes da submissão da proposta das revisões tarifárias e do reajuste a esta Diretoria, os autos foram remetidos à PF/ANTT, que, por meio do COTA 01793/2022/PF-ANTT/PGF/AGU e COTA 01846/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10455152), informou que não foram localizadas decisões judiciais ou extrajudiciais que impeçam o prosseguimento da proposta em referência. Ademais, por meio do Parecer 00055/2022/PF-ANTT/PGF (SEI10455163), de 16/3/2022, aprovado pelo DESPACHO 00029/2022/PF-ANTT/PGF, entendeu pela legitimidade do prosseguimento da proposta em tela, apresentando, no entanto, algumas recomendações, as quais foram analisadas pela Surod por meio do Despacho (SEI 10455387), conforme se observa abaixo:

**Quadro 3: Recomendações da PF/ANTT**

Assunto	Recomendação PF/ANTT	Manifestação Surod
<b>escopo da manifestação</b>	o escopo da manifestação é a verificação da aparente observância dos aspectos jurídicos-formais referentes ao feito, não cabendo a PF-ANTT imiscuir-se em questões de índole eminentemente técnica ou de mérito administrativo e que culminaram nos parâmetros de definição do resultado da proposta da 3ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. – VIASUL	esta Superintendência é responsável pela análise técnica proferida nos autos, não havendo objeção à análise de natureza jurídica promovida pela Procuradoria Federal junto à ANTT.
<b>Relatório Consolidado de Fiscalização</b>	No tocante aos aspectos econômico-financeiros, a existência Relatório Consolidado de Fiscalização (doc. SEI 8903590), da lavra da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, devendo o correlato atesto de regularidade estar dentro do prazo de validade quando da deliberação por parte da Diretoria Colegiada.	o Relatório Consolidado de Fiscalização (doc. SEI 8903590) tem vigência de 1 ano e encontra-se válido
<b>Reprogramação de investimentos decorrente de inexecução contratual</b>	I) A reprogramação demanda prévia autorização da Diretoria colegiada desta Agência; II) Recomendável que a alteração no PER seja instrumentalizada mediante celebração de Termo Aditivo; III) É recomendável diferenciar a alteração do PER da reprogramação por inexecução contratual; IV) É recomendável manter no sítio d a ANTT o cronograma físico financeiro do PER original, juntamente com o texto atualizado em decorrência das alterações do PER que tenham sido aprovadas pela Diretoria colegiada.	a gestão dos investimentos no presente atendeu às diretrizes da Procuradoria

3.7. Diante disso, não havendo óbice judicial ou extrajudicial para o prosseguimento da revisão e do reajuste tarifário, bem como realizadas as análises e devidos esclarecimentos quanto aos apontamentos feitos pela PF/ANTT, entendo que o pleito está apto ao seu regular prosseguimento.

## DO REAJUSTE TARIFÁRIO

3.8. Vale transcrever o que dispõe a sub cláusula 17.5 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

### 17.5 Reajustes da Tarifa de Pedágio

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

17.5.2 A data-base para os reajustes seguintes da **Tarifa de Pedágio** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da **Tarifa de Pedágio** serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

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

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

Onde:

TP: **Tarifa de Pedágio**;

TBP: **Tarifa Básica de Pedágio**;

D: **Fator D**;

A: **Fator A**;

E: **Fator E**;

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

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

C: **Fator C**.

17.5.4 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente inferior;

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

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

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

17.5.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste.

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

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

(ii) Caso as Partes não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a ANTT determinará o novo índice de reajuste.

3.9. Ressalta-se ainda, a Resolução 675/2004, que, no seu art. 4º, trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário:

[...]

Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos números índices publicados. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

[...]

3.10. Como base na legislação pertinente, o reajuste da tarifa é calculado com base no IPCA defasado de dois meses em relação ao mês de aplicação do reajuste. Considerando que o reajuste ocorre anualmente no mês de fevereiro, utiliza-se para o cálculo do IRT o número-índice do IPCA divulgado para o mês de dezembro anterior.

3.11. Sendo a data de referência do contrato setembro de 2016, para o reajuste de 2022, o IRT será o quociente entre o número-índice do IPCA de dezembro de 2021 (definitivo) e o número-índice do IPCA de julho de 2016 (dois meses anteriores à data-base contratual):

Quadro 4: Parâmetros para cálculo do IRT

MÊS	IPCA
Jul/16	4.715,99
Dez/21	6.120,04

Fonte: Nota Técnica n1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255)

3.12. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT para dezembro de 2021 é igual a **1,29772**, conforme demonstrado abaixo:

$$\text{IRT} = \text{IPCA}_t / \text{IPCA}_0 = 6.120,04 / 4.715,99 = 1,29772$$

3.13. Comparando-se o IRT definitivo apurado a ser aplicado no reajuste de 2022, igual a 1,29772, com o IRT definitivo utilizado no reajuste de 2021 (1,17909), temos que a tarifa atual deverá ser reajustada em 10,06% (dez inteiros e seis centésimos por cento).

## DA REVISÃO TARIFÁRIA

3.14. O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 17.6, em síntese, que a Revisão Ordinária é a revisão anual realizada pela ANTT por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no Contrato, mediante aplicação do Fator C, do Fator D, do Fator A e do Fator E, e das adequações previstas no Fluxo de Caixa Marginal.

3.15. Ressalta-se, ainda, a Resolução 675/2004, alterada pelas Resoluções 5.172/2016 e 5.859/2019, no seu art. 2º, incisos I, II e III, que trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

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.

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do 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.

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

3.16. Outros aspectos da revisão são também abordados na Resolução ANTT 1.187/2005 e no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei 10.233/2001.

3.17. Com base no que consta nos autos, notadamente na Nota Técnica SEI N° 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255), passa-se a análise dos Fatores A, E, D e C e Fluxo de Caixa Marginal atinente a esta 3ª Revisão Ordinária.

### **I - Fator A - conclusão antecipada das "Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias" (Acréscimo de Reequilíbrio)**

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

3.19. O Anexo 5 dispõe o seguinte sobre o Fator A: "o Acréscimo de Reequilíbrio não constitui espécie de bonificação em favor da Concessionária, mas mecanismo pré-fixado de ressarcimento da Concessionária pela conclusão antecipada das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER (Fator A) ou pela conclusão das obras do Estoque de Melhorias (Fator E)"

3.20. Com base no estabelecido no Contrato de Concessão, conforme consta na Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255), nesta 3ª Revisão Ordinária, Fator A será igual a 0 (zero), uma vez que não houve conclusão antecipada das "Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias" previstas no PER (Fator A).

### **II - Fator E - conclusão de obras do "Estoque de Melhorias" (Acréscimo de Reequilíbrio)**

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

3.22. De acordo com a subcláusula 21.6.3 do contrato "a conclusão das obras do Estoque de Melhorias ensejará a aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E, conforme disposto no Anexo 5".

3.23. Após análise, a SUOD concluiu que o Fator E será igual aa 0 (zero), uma vez que não houve conclusão de obras do "Estoque de Melhorias".

### **III - Fator D**

3.24. O Fator D é um redutor da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Serviços Operacionais e ao atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço.

3.25. De acordo com a Subcláusula 2.1, do Anexo 5, do Contrato de Concessão:

O **Desconto de Reequilíbrio** não constitui espécie de penalidade imposta à **Concessionária**, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do **Sistema Rodoviário**. Pressupõe que, se o serviço público prestado na **Concessão** estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no **Contrato** e no **PER**, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as **Partes** no **Contrato**, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de descumprimento dos **Parâmetros de Desempenho** da **Frente de Recuperação e Manutenção** e inexecução e atraso das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço**, cujo risco seja alocado à **Concessionária**, e da **Frente de Serviços Operacionais** de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e com os **Parâmetros de Desempenho**.

3.26. A forma de cálculo do Fator D está disciplinada na subcláusula 2.6.3 do Anexo 5, que dispõe:

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

$$D = Dt \times CAT$$

Onde,

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

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

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

3.27. De acordo com a tabela IV do anexo 5, o CAT correspondente ao 2º ano de concessão equivale a 1,210 e ao 3º ano concessão é de 1,333.

3.28. A Concessionária informou, por meio da Carta VC-ADC 51/2022 (SEI10140973), que houve correção duplicada por meio do CAT da aplicação de Fator D quando avaliada a "Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço", referente ao 2º Ano de Concessão. Solicitou, portanto, que fosse ajustado nesta revisão tarifária.

3.29. Em resposta, a unidade técnica informa que a correção do Fator D é realizada calculando-se a diferença de tarifa corrigida e da cobrada, multiplicando pelo tráfego real do período de vigência dessa tarifa. Visto que a tarifa da 2ª Revisão ordinária ainda está vigente, não temos os

dados de tráfego necessários para calcular o montante a ser considerado na Conta C. A correção só será possível na próxima Revisão Ordinária, conforme consta na Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255).

3.30. Quanto a apuração do Fator D referente a esta 3ª Revisão Ordinária, por meio das Notas Técnicas 5962/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 8490507), de 28/10/2021 e 879/2022/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 9968515), de 18/2/2022, foram apurados eventuais descumprimentos relativos à "Frente de Recuperação e Manutenção"; "Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço"; e "Frente de Serviços Operacionais", de acordo com os parâmetros técnicos e de desempenho.

3.31. Com relação à "Frente de Recuperação e Manutenção", as citadas Notas Técnicas da GEFIR, referente ao 2º Ano de Concessão - 15/2/2020 a 14/2/2021, propõem o cálculo do Fator D que perfaz 1,34973%.

3.32. Quanto à "Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço", referente ao 2º Ano de Concessão - 15/2/2020 a 14/2/2021, a GEFIR propõe o cálculo do Fator D que perfaz 0,00518%, a ser aplicado na 3ª Revisão Ordinária da TBP, sobre o qual cabe a aplicação do CAT ano 2 de 1,210, resultando em um Fator D de 0,00628%.

3.33. Sobre a "Frente de Serviços Operacionais", a Nota Técnica GEFIR apresenta um Fator D a ser mantido de 0,00699%, sobre o qual cabe a aplicação do CAT ano 1 de 1,100, resultando em um Fator D de 0,15378%.

3.34. Portanto, o Fator D resultante a ser aplicado é de 1,50978%.

#### **IV - Fator C**

3.35. O Fator C é um redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do Contrato aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no Anexo 6 do Contrato de Concessão.

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

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

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

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

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

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

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

3.37 Não utilização da totalidade das verbas de desapropriação, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do **Contrato**;

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

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

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

3.311 Alteração de receitas decorrente da indenização, ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.7 do **Anexo 5 do Contrato de Concessão**;

3.312 Dispêndio a menor daquele valor referido na subcláusula 7.2 do **Contrato**.

3.37. Por meio da Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255), a unidade técnica ressalta que *"na presente revisão se trata da segunda aplicação do Fator C, que levará em conta os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da concessionária relativas ao 2º ano de concessão, que compreende o período entre 15/02/2020 e 14/02/2021, que não puderam ser apurados quando da análise da 2ª Revisão Ordinária, por depender de dados de tráfego ou de conclusão da análise de prestação de contas de verbas, e verbas relativas ao 3º ano de concessão, que compreende o período entre 15/02/2021 e 14/02/2022, que já são possíveis de serem apuradas."*

3.38. A seguir, serão apresentados os os eventos cujos impactos nas receitas da concessionária serão acumulados na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

#### **IV.1 - IRT provisório, Arredondamento e Atraso**

3.39. Corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no 2º ano de concessão (15/2/2020 a 14/2/2021), compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento, por utilização do IRT provisório no ano anterior e atraso na cobrança da tarifa.

3.40. Conforme consta na Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255), não há compensação a ser feita quanto ao IRT utilizado, pois o IRT apurado para reajustar a tarifa vigente no 2º ano concessão foi definitivo, isto é, não houve necessidade de se projetar números-índices do IPCA.

3.41. A Deliberação 124/2020, de 10/3/2020, vigorou em 14/3/2020, ocasionando um atraso de 28 dias.

3.42. Assim, promovido o cálculo do repasse à modicidade da receita extraordinária líquida do 2º ano concessão resultou no montante negativo de R\$ 563.223,59 (quinhentos e sessenta e três mil, duzentos e vinte e três reais e cinquenta e nove centavos), a preços de fevereiro/2022, a ser adicionado ao Saldo da Conta Ce, posteriormente, no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba " 1 - Arredondamento e Atraso", da planilha "Fator C - 3ªRO Viasul" (SEI 8931667).

3.43. Quanto ao atraso na cobrança do valor de tarifa calculado na 2ª Revisão Ordinária, conforme pleiteado pela concessionária na Carta VC-ADC 538/2021 (SEI 8661365), a SUROD informa que este evento deverá ser calculado na próxima revisão ordinária, quando, de posse dos dados de tráfego completos do ano, serão considerados os eventos de desequilíbrio verificados no 3º ano concessão - 15/2/2021 a 14/2/2022.

#### **IV.2 - Receitas extraordinárias e custos associados**

3.44. Conforme disciplinado no Contrato da ViaSul, as Receitas Extraordinárias são quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras, como, por exemplo, decorrentes de utilização da faixa de domínio.

3.45. De acordo com a subcláusula 18.6, a "parcela da receita advinda de Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária, mediante a análise pela ANTT dos resultados das Receitas Extraordinárias, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente da ANTT".

3.46. Promovido o levantamento de tais receitas, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida do 2º ano concessão resulta no montante de R\$ 77.927,21 (setenta e sete mil, novecentos e vinte e sete reais e vinte e um centavos), a preços de fevereiro/2022, a ser deduzido do Saldo da Conta Ce, posteriormente, no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba " 3 - Receitas extraordinárias", da planilha "Fator C - 3ªRO Viasul" (SEI 8931667).

#### **IV.3 - Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico - RDT**

3.47. Sobre o RDT, o Contrato de Concessão prevê o seguinte:

15.1 Durante todo o período da **Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, a **Concessionária** deverá, anualmente, destinar o montante de R\$ 1.658.395,29 (um milhão, seiscentos e cinquenta e oito mil, trezentos e noventa e cinco reais e vinte e nove centavos) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, a ser atualizado pelo IRT.

15.2 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das revisões ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT.

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

3.48. Conforme Nota Técnica 5744/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR (SEI 90863), de 11/11/2021, o valor da Prestação de Contas referente ao 1º ano de concessão ao RDT da ViaSul aprovado pela GERER, foi de R\$ 377.530,48 (trezentos e setenta e sete mil, quinhentos e trinta reais e quarenta e oito centavos), a preços iniciais. Assim, foi proposto o repasse à modicidade do valor de verba de RDT utilizada pela concessionária, referente ao 1º Ano de Concessão, visto que na 2ª Revisão Ordinária, a verba foi totalmente revertida à modicidade tarifária.

3.49. Para o 2º ano, conforme Nota Técnica 5852/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR (SEI 10163567), de 30/11/2021, o valor da Prestação de Contas aprovado pela GERER, foi de R\$ 1.519.192,62 (um milhão, quinhentos e dezenove mil, cento e noventa e dois reais e sessenta e dois centavos), a preços iniciais.

3.50. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da verba de RDT do 2º ano e atualização do 1º Ano, concessão resultou no montante de R\$ 309.283,04 (trezentos e nove mil, duzentos e oitenta e três reais e quatro centavos), a preços de fevereiro/2022, a ser somado ao Saldo da Conta C e, posteriormente, no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba " 2 - Verbas", da planilha "Fator C - 3ªRO Viasul"(SEI 8931667).

#### **IV.4 - Verba anual para Segurança no Trânsito**

3.51. O item 14.11 do Contrato de Concessão disciplina que:

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

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 965.687,04 (novecentos e sessenta e cinco mil, seiscentos e oitenta e sete reais e quatro centavos), a ser atualizado pelo IRT.

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

(a) compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT;

(b) ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao **Sistema Rodoviário**; ou

(c) reverter em favor da modicidade tarifária.

3.52. Sobre o tema, a unidade técnica informa que considerando que o Contrato de Concessão dispõe que cabe à ANTT indicar a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba, o posicionamento da GEFIR, exposto na Nota Técnica



5962/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SB#490507), de 28/10/2021, é de que o tema encontra-se em etapa de estudos iniciais.

3.53. Por conta disso, até que se defina a forma e oportunidade em que se dará a utilização da referida verba, a GEFIR entende que tais valores devem ser revertidos para a modicidade tarifária, conforme previsto na subcláusula 14.11.1 (c).

3.54. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da verba de Segurança no Trânsito do 3º ano concessão resultou no montante de R\$ 1.253.192,50 (um milhão, duzentos e cinquenta e três mil, cento e noventa e dois reais e cinquenta centavos), a preços de fevereiro/2022, a ser deduzido do Saldo da Conta C e, posteriormente, no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba " 2 - Verbas", da planilha "Fator C - 3ºRO Viasul"(SEI 8931667).

#### IV.5 - Desapropriações

3.55. Com base no disposto na subcláusula 8.2.2 do Contrato de Concessão, estimou-se um montante de R\$ 68.994.838,26 para desapropriações que eventualmente fossem necessárias ao longo do período de concessão, a ser reajustado anualmente pelo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

3.56. Conforme explanado na Nota Técnica 5962/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SB#490507), de 28/10/2021, não houve a comprovação, por parte da Concessionária, do uso de quaisquer valores para desapropriações no 2º ano concessão.

3.57. Assim, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do Contrato de Concessão, não será proposto reequilíbrio econômico- financeiro por conta do presente item.

#### IV.6 - Estudos e licenças ambientais de responsabilidade do Poder Concedente

3.58. Conforme exposto na subcláusula 7.2 do Contrato, estimou-se um montante de R\$ 4.494.717,56 para ressarcimento e remuneração ao Poder Concedente pelos custos com a obtenção das licenças e autorizações ambientais para a realização das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a ser reajustado anualmente pelo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

3.59. Como explanado na Nota Técnica 5962/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SB#490507), de 28/10/2021, não houve, ainda, a apresentação dos dispêndios da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para verificação pela ANTT, dessa forma, a GEFIR propõe que seja mantido inalterado o valor citado no parágrafo anterior, previsto contratualmente.

#### IV.7 - Reequilíbrio do COVID-19

3.60. Quanto ao Reequilíbrio relacionado ao COVID-19, conforme consta no Despacho GEGEF (SEI 10340463), m que pese Resolução ANTT 5.954/2021 (cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus) estar vigente desde 3/3/2022, com vistas à manutenção da isonomia e da racionalidade processual, a unidade técnica entende que os efeitos da Resolução retromencionada devem ser considerados observando o calendário de revisões ordinárias, a partir de 3/3/2022.

3.61. Por este motivo, a presente revisão não considera os impactos da COVID-19 na tarifa

#### IV.8 - Saldo da "Conta C" e cálculo do "Fator C"

3.62. Com base nos eventos levantados, o montante da Conta C que será considerado é o seguinte:

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Arredondamento e Atraso	-563.223,59
Verba anual para Segurança no Trânsito	-1.253.192,50
RDT	309.283,04
Receita Extraordinária	-77.927,21
<b>Montante da Conta C - R\$ (Cdt+1)</b>	<b>-1.585.060,27</b>

Fonte: Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255)

3.63. Tendo em vista a metodologia de cálculo estabelecida para o Fator C, conforme detalhado na Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI10116255), as variáveis consideradas para cálculo do Fator C são as seguintes:

Montante (Cdt+1)	-1.585.060,27
Fator C aplicado no ano 3 (Cdt)	-0,04252
Montante conta C aplicado no ano 3 (Cdt)	-2.791.891,03
Tráfego total pedagiado equivalente apurado para o ano 3 (VTPeqt)*	85.471.774,49
Tráfego total pedagiado	

equivalente projetado para o ano 3 (VTPeqt)*	65.662.974,71
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 1 (VTPeqt-2)	71.981.934,15
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 4 (VTPeqt+1)	93.137.017,10817
<b>Fator C a ser aplicado no ano 4 (ct+1)</b>	<b>-0,00622</b>
<b>Fator C a PI (a incidir sobre a tarifa de pedágio*)</b>	<b>-0,00480</b>

Fonte: Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255)

3.64. Por fim, a unidade técnica ressalta que nesta revisão está se propondo que todo o montante da Conta C seja considerado no cálculo do Fator C, não restando saldo a ser capitalizado e repassado para a próxima revisão.

#### V - Eventos inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais

3.65. Conforme informado na Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10116255), não houve inclusão de obras e serviços no escopo do contrato de concessão que ensejassem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

#### TABELA DE TARIFAS

3.66. Em síntese, a proposta apresentada para a 3ª Revisão Ordinária e reajuste alteram a tarifa arredondada em 10,64% (dez inteiros e sessenta e quatro centésimos por cento) em relação à aprovada no ano passado, na 2ª Revisão Ordinária.

3.67. O quadro abaixo apresenta a comparação da tarifa de Pedágio para a categoria 1 proposta nesta revisão com a tarifa aprovada na revisão anterior, 2ª Revisão Ordinária:

**Quadro 07 - Percentual de variação: comparação com as tarifas da 2ª RO**

Praças de Pedágio	2ª RO (2021)		3ª RO (2021)		Variação (%)	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)
P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7	4,67509	4,70	5,20320	5,20	11,30%	10,64%

Fonte: Nota Técnica 1169/2022/GEGEF/SUOD/DIR (sei 10116255)

3.68. Diante da análise da 3ª Revisão Ordinária e do Reajuste, chega-se à seguinte tabela de tarifas:

**Quadro 08 - Tabela de Tarifas**

Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1	5,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	15,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2	10,40
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	20,80
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	26,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	31,20
9	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,60
10	Veículos oficiais e do corpo diplomático	-	-	-	-

Fonte: Relatório à Diretoria 124/2022 (SEI 10340276)

#### VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL E COMUNICAÇÃO AO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

3.69. Quanto a verificação da adimplência contratual, a GEGEF informa que a Concessionária apresenta status de "REGULAR", conforme o Relatório Consolidado de Fiscalização (SE8903590) quanto aos seguintes itens: 1) Capital Social Integrado; 2) Patrimônio Líquido Mínimo; 3) Verba de Fiscalização; 4) Balançetes Análises e Relatórios Auxiliares; 5) Demonstrações Financeiras Anuais; 6) Receitas Extraordinárias; 7) Recursos destinados ao Desenvolvimento Tecnológico; 8) Regularidade

Fiscal; 9) Evolução Mensal do Investimentos; 10) Financiamentos e Emissão de Títulos e Valores Mobiliários; 11) Alteração do Estatuto Social; 12) Controle Acionário; 13) Transferência de Ações; 14) Seguros e Garantias da Execução Contratual; 15) Fiscalização Extraordinária; 16) Partes Relacionadas e 17) Abertura de Capital.

3.70. Com relação a comunicação prévia da alteração tarifária ao Ministério da Economia, a Lei 10.233/ 2001, dispõe que:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

3.71. Por sua vez, o Decreto 4.130/2002, estabelece que:

Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

VIII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda, **com antecedência mínima de quinze dias**; (grifo nosso)

3.72. Assim, buscando atender aos normativos, em 11/03/2022 foi enviado o Ofício 5984/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI0340442), informando ao Ministério da Economia (ME) que a Agência procederá a 3ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ViaSul.

3.73. No referido ofício, a SUROD informou ao ME que a data estimada para implementação do reajuste/revisão da tarifa é em 31/3/2022. Todavia, considerando o proposto neste Voto, e respeitando a antecedência mínima de comunicação, proponho que a alteração da tarifa tenha início de vigência em 28/33/2022.

3.74. Diante disso, entendo pertinente que a SUROD comunique ao Ministério da Economia a nova previsão de início de vigência das tarifas dos serviços prestados pela Concessionária.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar a proposta da 3ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão Contrato de Concessão referente ao Edital 001/2018, do complexo rodoviário das BR-101/290/386/448/RS, explorado pela Concessionária das Rodovias Integradas do Sul - ViaSul, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 10476217).

4.2. Por oportuno, solicito que a SUROD comunique ao Ministério da Economia a alteração da data anteriormente informada para o início de vigência das tarifas dos serviços prestados pela Concessionária.

Brasília, 21 de março de 2022.

(assinado eletronicamente)  
**DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 22/03/2022, às 09:32, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **10472725** e o código CRC **3170483C**.

Referência: Processo nº 50500.100281/2021-70

SEI nº 10472725

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)