



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: Diretor Davi Barreto

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 62/2022

OBJETO: Proposta de Deliberação para aprovar a 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. (ECO 050)

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.021115/2022-99 e 50500.110946/2021-53

PROPOSIÇÃO PRG: NOTA n. 00528/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI11481910) e PARECER n. 00128/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado pelo DESPACHO n. 01075/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11481913).

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de Deliberação da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. (ECO 050), com a finalidade de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Edital 001/2013, concernentes à Rodovia BR-050/GO/MG.

1.2. Em 23/11/2021, no âmbito do processo SEI50500.110946/2021-53, anexado aos presentes autos, foi encaminhada a Carta ECO050-GAC-0673-2021 (SEB905032) pela Concessionária, na qual esta apresenta requerimento da 7ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio. Em seguida, em 3/12/2021, a Concessionária encaminhou complemento constante da Carta ECO050-GAC-0680-2021 e respectivos anexos (SEI 9052553, 9052554 e 9052555).

1.3. Em 6/4/2022, a análise técnica referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) foi realizada, preliminarmente, pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (então, GEFIR) na NOTA TÉCNICA 6934/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 9068226).

1.4. Em 3/5/2022, a análise econômico-financeira acerca da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão da Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. (ECO050), foi realizada preliminarmente pela Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF) na NOTA TÉCNICA 2075/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 10726159).

1.5. Em 3/5/2022, no OFÍCIO 11685/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI116879734), foram encaminhados à Concessionária, para manifestação no prazo de 15 dias, os resultados preliminares da revisão em andamento.

1.6. Em 4/5/2022, na Carta ECO050-GAC-0285-2022 (SEI11165871, no processo SEI 50500.040276/2022-81), a Concessionária respondeu ao Ofício 11685/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI10879734), asseverando que em relação ao processo da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, a ECO 050 manifesta-se pela continuidade do processo considerando os fatores e valores abarcados nas planilhas de cálculo anexas a NOTA TÉCNICA 2075/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI10726159). Em complemento, a concessionária protocolou as Cartas ECO050-GAC-0288-2022, de 4/5/2022 (SEI11168733), e ECO050-GAC-0309-2022, de 11/5/2022 (SEI 11268587), destacando "que o processo da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio seja continuado e direcionado para deliberação da diretoria colegiada desta Agência, sem prejuízo de manifestação futura dos assuntos abordados nos processos nº 50500.021115/2022-99 e nº 50500.110946/2021-53 para que sejam analisados e tenham seus impactos refletidos na próxima revisão Ordinária/Extraordinária".

1.7. Em 13/5/2022, em resposta ao protocolado pela Concessionária, foi elaborada a NOTA TÉCNICA 2779/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI1264220), pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON), que sucedeu a GEFIR após o Novo Regimento Interno e Nova estrutura da ANTT (Resoluções 5.976 e 5.977, vigentes desde 02/05/2022).

1.8. Em 19/5/2022, foi elaborada a NOTA TÉCNICA 2914/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 11387458), pela GEGEF, consolidando, até então, a análise econômico-financeira acerca da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão.

1.9. Ato contínuo, foi encaminhado o RELATÓRIO À DIRETORIA 222/2022 (SEI1402464) pelo Superintendente Substituto da SUROD, contendo Minuta de Deliberação em anexo e fazendo referência à proposta de aprovação do 3º Termo Aditivo ao contrato de concessão (SEI10833900), como conteúdo relativo à alteração do PER (quadros no item 3.2.1.2 Obras de Melhorias do PER, indicados na Nota Técnica 6934/2021/GEFIR/SUROD/DIR, SEI 9068226).

1.10. No mesmo dia, foi encaminhado o OFÍCIO15282/2022/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI 11402485) à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE, do Ministério da Economia, contendo os resultados previstos para a 7ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 050.

1.11. Também em 19/5/2022, foi elaborado o DESPACO SUOD (SEI1421165) para inclusão no sorteio da Diretoria Colegiada, o DESPACO SUOD (SEI1421302) à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), solicitando análise de juridicidade em regime prioritário.

1.12. Em 23/5/2022, a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) elaborou a NOTA 00528/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI1481910), que informa a existência do Procedimento Arbitral CCI nº 23238/2017/GSS/PFF, ressaltando a inexistência de óbice para o prosseguimento do presente feito, a saber:

Procedimento Arbitral CCI nº 23238/2017/GSS/PFF

5. É consabido que a ANTT e a ECO 050 S.A. contendem no âmbito do Procedimento Arbitral nº 23238/2017/GSS/PFF, que corre perante a Câmara de Comércio Internacional - CCI, no qual são avaliados diversos eventos que, segundo a concessionária, deveriam ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

6. Verifica-se, contudo, que, além de não ter sido expedida Sentença Arbitral parcial ou final, também não foram proferidas quaisquer decisões cautelares pelo Tribunal Arbitral no referido feito.

7. A título meramente informativo, ressalta-se que no único pleito cautelar apresentado no procedimento arbitral, a concessionária pretendia que o Tribunal Arbitral determinasse à Requerida (ANTT) o depósito integral, a título de caução, do valor relativo ao ressarcimento das custas integralmente adiantadas pela Requerente (ECO 050 S.A.), o que foi prontamente rechaçado pelo Tribunal Arbitral através da Ordem Procedimental - OP nº 01.

8. Desta forma, verifica-se que o **procedimento arbitral em epígrafe não representa óbices à 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária ECO 050 S.A.**, ora em comento.

(...)

[grifos acrescidos]

1.13. Ainda, na referida Nota, a PF-ANTT recomenda à SUOD confirmar atendimento a determinações pretéritas do Tribunal de Contas da União (TCU) - item 9.2.4 do Acórdão 290/2018-Plenário, de 21/2/2018, no TC 012.831/2017-4, e o Acórdão 2190/2019-Plenário, em 20/9/2019, no TC 012.624/2017-9, contudo, sem que essas determinações sejam impedimento ao cálculo do valor da tarifa no âmbito deste processo que visa à 7ª Revisão Ordinária, à 11ª Revisão Extraordinária e ao Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP.

1.14. Em 24/5/2022, a PF-ANTT encaminhou o PARECER 00128/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado pelo DESPACHO 01075/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI1481913), sob a seguinte ementa, análise com ressalvas e conclusão, ora destacadas, no que interessa à proposta de Deliberação do presente feito, a saber:

EMENTA: CONTRATO DE CONCESSÃO. 7ª REVISÃO ORDINÁRIA, 11ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP) DO CONTRATO FIRMADO COM A ECO050 - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A.. PROCEDIMENTO ADERENTE AOS DISPOSITIVOS LEGAIS E CONTRATUAIS APLICÁVEIS. RECOMENDAÇÃO DE RETIRADA DO TERMO ADITIVO PROPOSTO PARA TRATAMENTO EM SEPARADO.

1. A utilização do termo aditivo ao contrato de concessão é necessária sempre que se busca alterar algo no contrato, seja por inclusão, exclusão ou qualquer modificação em seu texto original. A natureza jurídica do termo aditivo é a mesma do contrato de concessão, de modo que seus elementos obrigatórios mínimos são os mesmos: descrição do objeto, preço, forma de remuneração, cronograma de execução. São elementos que descrevem, de forma objetiva, o que se está alterando e, se tratar de alguma obrigação nova, seu preço e forma de execução.

2. Como já afirmado em outras manifestações desta Procuradoria, ao processo de revisão tarifária apenas importam os eventos dos quais resulte alguma repercussão tarifária, com a finalidade de promover tal reflexo na tarifa de pedágio. Questões que não apresentem impacto na tarifa ou que ainda não estejam definitivamente resolvidas, devem ser preferencialmente resolvidas em autos próprios e, caso seja necessário, sejam remetidas para o processo de revisão no qual devem produzir seus efeitos tarifários - como parece ser o caso presente.

(...)

2. ANÁLISE JURÍDICA

(...)

2.4 Da proposta de termo aditivo ao contrato de concessão

18. De início, importa registrar que, pelo que se nota da leitura da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2075/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10726159) e da minuta de Termo Aditivo Contratual juntada ao SEI 10833900, não há qualquer relação entre a referida alteração contratual e a revisão tarifária em curso, posto que o que se pretende alterar via TA não apresenta impactos econômico-financeiros captados pela revisão.

19. Segundo explicitado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2075/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10726159) e na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2779/2022/GECON/SUOD/DIR (SEI 11264200), **pretende-se a celebração do termo aditivo ao contrato de concessão com dupla finalidade: 1) inserir obrigações novas, relativas à execução de 6 (seis) retornos em nível e, 2) exclusão da obrigação contratual de prestação dos serviços referentes à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias – SIR)**". Alguns pontos são aqui dignos de nota.

20. Primeiro, a proposta de termo aditivo está incompleta, por não indicar dois elementos absolutamente essenciais, sem os quais não se pode celebrar o ajuste: o preço e o cronograma de execução. A utilização do termo aditivo ao contrato de concessão é necessária sempre que se busca alterar algo no contrato, seja por inclusão, exclusão ou qualquer modificação em seu texto original. A natureza jurídica do termo aditivo é a mesma do contrato de concessão, de modo que seus elementos obrigatórios mínimos são os mesmos: descrição do objeto, preço, forma de remuneração, cronograma de execução. São elementos que descrevem, de forma objetiva, o que se está alterando e, se tratar de alguma obrigação nova, seu preço e forma de execução.

21. Segundo, a proposta de termo aditivo anuncia a intenção de excluir uma obrigação do PER, porém, não indica onde está tal obrigação, ou seja, não aponta qual item do PER se pretende

suprimir, qual o item que contém a obrigação a ser excluída. Segundo a minuta indicada, o item a ser excluído não consta do PER, atribuindo ao termo a complexa tarefa de excluir algo que lá já não está. Para além disso, não consta a indicação de nenhum valor para tal obrigação que se está a excluir, tema que certamente merece maior atenção.

22. Diante dessas circunstâncias, em especial por não decorrer do termo aditivo nenhum efeito tarifário imediato, sugiro sua exclusão desses autos para tratamento em autos próprios. Como já afirmado em outras manifestações desta Procuradoria, ao processo de revisão tarifária apenas importam os eventos dos quais resulte alguma repercussão tarifária, com a finalidade de promover tal reflexo na tarifa de pedágio. Questões que não apresentem impacto na tarifa ou que ainda não estejam definitivamente resolvidas, devem ser preferencialmente resolvidas em autos próprios e, caso seja necessário, sejam remetidas para o processo de revisão no qual devem produzir seus efeitos tarifários - como parece ser o caso presente.

23. Por fim, importa esclarecer que a assinatura de termo aditivo pode se dar a qualquer momento, independentemente da revisão tarifária. Caso do TA resulte impacto tarifário, deverá ser ele considerado na revisão subsequente - ordinária ou extraordinária, conforme o caso. Caso não resulte em impacto tarifário, o termo aditivo poderá ser celebrado e sequer será referido no processo de revisão tarifária, por não demandar a incorporação de seus efeitos na tarifa.

(...)

3. CONCLUSÃO

29. Após detida análise dos elementos trazidos nos presentes autos, entendo que foi devidamente observado o procedimento de Reajuste e Revisão Ordinária da tarifa de pedágio, previsto no Contrato de Concessão e nas normas regulatórias aplicáveis.

30. Alerto apenas para os apontamentos lançados nos parágrafos 18 a 23 deste parecer, que recomendam a retirada da proposta de termo aditivo para tratamento em autos apartados, sem nenhum impacto na presente revisão. Destaco ainda a relevância de que se proceda ao reajuste na data-base pactuada, considerando que sua não realização autoriza a concessionária a praticar a tarifa reajustada a partir do 5 dia útil a contar da data-base, nos termos da cláusula 18.3.7 do Contrato de Concessão.

[grifos acrescidos]

1.15. Em face do que indicado na análise jurídica supracitada, em 24/5/2022, a GEGEF encaminhou os autos à GECON para manifestação técnica em face da análise jurídica da PF-ANTT (SEI 11484039).

1.16. Em resposta, de 25/05/2022 e 27/05/2022, a GECON elaborou, respectivamente, os DESPACHOS SEI 11497155 e 11546258, no Processo SEI 50500.110946/2021-53.

1.17. Em 27/5/2022, a GEGEF elaborou a NOTA TÉCNICA 3134/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 11531469), apresentando "retificação da Nota Técnica SEI nº 2914/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 11387458), de 19/05/2022, a qual versou sobre análise econômico-financeira acerca da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão da Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A. (ECO050)". Dentre outros aspectos, a GEGEF destacou não mais necessária a celebração de Termo de Aditivo, antes prevista, pois "Conforme Despacho GECON11497155, no qual foi tratado o tema, ficou dispensada a celebração de novo termo aditivo para exclusão das obrigações relativas à disponibilização de *link* de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR), uma vez que a inclusão desses itens ao contrato não foi procedida à época por meio de Termo Aditivo." Ainda, foi promovida a adequação dos cronogramas financeiros relativos à disponibilização de *link* de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR), de acordo com o Despacho GECON11546258, tudo isso a fim de recalcular as variações de tarifa.

1.18. Em seguida, em 30/5/2022, a SUOD encaminhou o mais novo RELATÓRIO À DIRETORIA 258/2022 (SEI 11558898), para apresentar os cálculos finais para a 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa, acompanhado de nova proposta de Deliberação, ora sob análise.

1.19. É o relatório.

2. DA ANÁLISE PROCESSUAL

CONTEXTO E INSTRUÇÃO PROCESSUAL

2.1. Inicialmente, cabe repisar que a presente proposta se relaciona com Contrato de Concessão de Rodovia relativo ao Edital 001/2013 para a Concessão do trecho rodoviário da Rodovia BR-050/GO/MG - Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - Divisa MG/SP.

2.2. Após a oferta vencedora do Consórcio Planalto, o resultado do Leilão foi homologado à esse Consórcio, vinculando a empresa ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital. Conforme previsto no certame, a empresa constituiu uma Sociedade de Propósito Específico - SPE, denominada MGO RODOVIAS S/A, à qual foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão, em 03/12/2013, pela Resolução ANTT 4.205/2013.

2.3. Em 5/12/2013, a Concessionária MGO RODOVIAS S/A firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão, cujo objeto envolve a exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Quilométrica Básica de Pedágio (TBP/km) no valor inicial de R\$ 0,04534, referenciada ao mês de maio de 2012 (data-base), para cada praça de pedágio implantada, ajustada pelo Trecho de Cobertura de Pedágio (TCP). O prazo de vigência da concessão é de 30 anos, a contar da data de assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 8/1/2014.

2.4. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 12/4/2015, nas

praças de pedágio P3 e P5, autorizado pela Resolução 4.652/2015, de 1/4/2015. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme autorização da ANTT, por meio da mencionada Resolução. As praças P4, P2, P6 foram autorizadas a operar em 14/4, 16/4 e 18/4/2015, respectivamente. Por fim, a praça P1, autorizada por meio da Resolução 4.690/2015, de 6/5/2015, iniciou a cobrança em 16/5/2015.

2.5. Em 7/12/2018 foi aprovada a transferência de controle societário da MGO (Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.) para a ECORODOVIAS Concessões e Serviços S.A., conforme a Deliberação ANTT 989, de 4/12/2018.

2.6. A SPE passou, então, a se chamar ECO 050 - Concessionária de Rodovia Minas Gerais Goiás S.A., doravante denominada Concessionária ECO 050.

2.7. Em relação aos principais documentos técnicos de instrução do presente feito, tem-se que a análise correspondente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e Verba de Segurança no Trânsito foi realizada preliminarmente pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) por meio da Nota Técnica SEI 6934/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 068226), de 6/4/2022, complementada pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON) por meio da Nota Técnica 2779/2022/GECON/SUOD/DIR (SEI 11264220), de 13/5/2022, do Despacho GECON (SEI 11497155), de 27/5/2022, e do Despacho GECON (SEI 11546258).

2.8. A análise do equilíbrio econômico-financeiro, bem como dos demais itens de revisão, foi realizada pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), preliminarmente, por meio da Nota Técnica 2075/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10726159), de 3/5/2022. Em seguida, após a manifestação da concessionária, a GEGEF emitiu a Nota Técnica 2914/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 11387458), de 19/5/2022, retificada, posteriormente, pela Nota Técnica 3134/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 11531469), de 27/5/2022.

2.9. Conforme previsão do artigo 5º, II, da Resolução ANTT 675/2004 - comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, facultando-lhe manifestação no prazo de 15 (quinze) dias, plenamente atendida no presente caso. A Concessionária, por sua vez, exerceu seu direito de manifestação, por intermédio a Carta ECO050-GAC-0288-2022 (SEI 11168733), de 4/5/2022, complementada pelos protocolos pela Concessionária da Carta ECO050-GAC-0288-2022, de 4/5/2022 (SEI 11168733), e da Carta ECO050-GAC-0309-2022 (SEI 11268587), de 11/5/2022.

2.10. Nesse contexto, cabe destacar a descrição dos eventos e que serão considerados na presente análise para fins do reajuste e da revisão, assim sintetizados:

Descrição	Meio de reequilíbrio
Reajuste	-
Aplicação de Fatores	Fator D, Q e X
Arredondamento tarifário	Fator C
Atraso na publicação da revisão anterior (5º RO)	Fator C
Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real (8º ano concessão)	Fator C
Receitas Extraordinárias e custos associados	Fator C
Verba de RDT	Fator C
Verba de Segurança no Trânsito (PRF e Redução de Acidentes)	Fator C
Correção complementar do percentual de Fator D aplicado na 5ª Revisão Ordinária	Fator C
Correção do percentual de Fator D aplicado na 6ª Revisão Ordinária	Fator C
Correção complementar do percentual de Fator Q aplicado na 5ª Revisão Ordinária	Fator C
Impactos causados pela pandemia do coronavírus (COVID-19)	Fator C
Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais	FCM1 e FCM2
Impacto do Percentual de Eixos Suspensos na Tarifa de Contrato (Lei nº 13.103/2015)	Sobre TBP contratual

Fonte: Quadro 1 "3.1. Resultados da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste" e informações do RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 258/2022 (SEI 11558898)

2.11. Para fins da presente manifestação, de acordo com as análises técnicas supramencionadas, sobretudo as mais recentes, que consideram a orientação da PF-ANTT, as quais adoto como razões de decidir, serão a seguir tratados, no contexto da legislação e dos dispositivos contratuais aplicáveis, as análises e resultados para fins de 7ª Revisão Ordinária, 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), com vigência contratualmente prevista para 12/04/2022.

REAJUSTE

2.12. Sobre o reajuste tarifário, cabe destacar o que dispõe a sub-cláusula 18.3 do Contrato de Concessão:

18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

18.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na sub-cláusula 18.1.5.

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

18.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

Tarifa de Pedágio = TCP x Tarifa Básica de Pedágio x (1 - D - Q) x (IRT - X) + C

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 do Contrato.

TCP: Trecho de Cobertura da Praça, de acordo com a seguinte tabela:

Multiplicadores por praça conforme Trecho de Cobertura da Praça	
TCP ₁	86,30
TCP ₂	93,10
TCP ₃	70,60
TCP ₄	54,40
TCP ₅	76,90
TCP ₆	55,30

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na **Proposta**, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do **Contrato**.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do **Contrato**.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do **Contrato**.

IRT: Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do **Contrato**.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix) do **Contrato**.

(i) A alteração da localização das praças de pedágio não acarretará alteração nos multiplicadores do Trecho de Cobertura das Praças.

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

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

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

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

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

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

18.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. 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 deverá determinar o novo índice de reajuste.

2.13. Ainda, a Resolução nº 675/2004, 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 5.172/16)

2.14. Com isso, o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio é realizado com base no Índice de Reajustamento Tarifário (IRT).

2.15. Considerando o número índice do IPCA de fevereiro/2022 (IPCAi), de 6.215,24, e de março/2012 (IPCAo), de 3.445,41, foi calculado o IRT a ser aplicado na tarifa de pedágio, de acordo com a seguinte fórmula:

$$IRT = IPCA_i / IPCA_o = 6.215,24 / 3.445,41 = 1,80392$$

2.16. Assim, consoante destacado na Nota Técnica SEI nº 2914/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 11387458), no tópico "5. Cálculo do Reajuste", foi calculado o IRT definitivo de fevereiro/2022, de 1,80392, correspondendo a uma variação de 10,54% (dez inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento) em relação ao IRT aplicado na revisão anterior, de 1,63186, a vigor no período de 12/04/2022 a 11/04/2023. Em caso de atraso na publicação do reajuste e da revisão, as correções serão realizadas na próxima revisão tarifária, por meio do Fator C.

ANÁLISE E RESULTADOS DA 7ª REVISÃO ORDINÁRIA E 11ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

2.17. Quanto à Revisão Tarifária, vale mencionar o que dispõem as seguintes cláusulas contratuais - 18.4 - Revisão Ordinária, 18.5 - Revisão Extraordinária e 18.6 - Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores, a saber:

18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do **Fator Q**, **Fator C**, **Fator D** e **Fator X**.

18.4.2 O **Fator Q** terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no **Anexo 7**.

(i) O **Fator Q** será revisto, quinzenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

18.4.3 O **Fator C** será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**.

18.4.4 O **Fator D** será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no **Anexo 5**.

18.4.5 O **Fator X**, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) ano do **Prazo da**

Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão** em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.

18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e da aplicação dos **Fatores** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

18.6.2 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

2.18. Por sua vez, o "Anexo 6- Fator C" do contrato assim dispõe:

1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de **reequilíbrio** do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

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

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

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

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

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

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

1.3.7 Alteração de **receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do Fator Q**, no montante a ser informado pela ANTT;

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

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

2.19. Ressalta-se o disposto na Resolução ANTT nº 5.850/2019 (Procedimentos para reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias), sobre o Fator C:

Art. 3º

(...)

§ 6º Para os contratos em que não houve exigência, no certame, da entrega do FCO, referente ao plano de negócios vencedor do leilão, as perdas ou ganhos de receitas relacionadas ao FCM, e listadas a seguir, serão integralmente reequilibradas no Fator C:

I - Criação alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;

II - Diferenças de receitas apuradas em razão de no ano anterior ter ocorrido: uso do índice de reajuste tarifário provisório, arredondamento da tarifa para múltiplos de dez centavos, e atraso na concessão do reajuste e da revisão.

(...)

Art. 5º O Fator C, quando previsto contratualmente, será utilizado para o reequilíbrio de perdas ou ganhos de receitas, bem como não utilização da integralidade de verbas, conforme prevê o contrato.

§ 1º Perdas ou ganhos de receitas serão integralmente reequilibradas no Fator C, inclusive as relacionadas ao Fluxo de Caixa Marginal, conforme § 6º do Art. 3º, e à aplicação intempestiva do Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio.

§ 2º O reequilíbrio do Fator C terá como base a receita anual da concessão e, caso seja necessário reequilibrar eventos ocorridos em dias específicos, será utilizada a receita proporcional aos dias em que ocorreu o evento motivador do reequilíbrio.

§ 3º O Fator C será atualizado monetariamente para a mesma data-base de reajuste da tarifa, com a aplicação do IRT.

§ 4º Eventos de correção do Fator C anteriormente aplicado, terão incidência de IRT e taxa de juros prevista no contrato.

2.20. Diante da dubiedade acerca da interpretação da fórmula de cálculo tarifário constante no contrato da ECO050 – que não indica se o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio de Leilão revisada e apuradas com base no Fluxo de Caixa Marginal – FCM , a Resolução 5.85/2019 veio para pacificar este ponto, conforme disposto em seu art. 4º:

Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM.

2.21. Aplica-se, ainda, a Resolução ANTT 675/2004 (Revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais), que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias, e no art. 2º- A dos eventos de revisões extraordinárias:

Art. 2º Nas **revisões ordinárias** serão considerados:

I - relativamente ao exercício anual anterior:

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

b) os **recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório**, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;

c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;

d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente. (Acréscitado 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:

a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;

b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;

c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

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

Art. 2º-A Nas revisões **extraordinárias** serão consideradas as repercussões:

I - decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, caso fortuito, fato da Administração, fato do príncipe ou alteração unilateral do contrato pelo Poder Concedente, em caráter emergencial, ou da ocorrência de outras hipóteses previstas expressamente no contrato de concessão;

II - que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária, ou que comprometa ou possa comprometer a solvência da Concessionária e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato. (Alterado pela Resolução nº 5.859, de 3.12.19)

2.22. Com base nas normas de natureza contratuais e regulatórias restou consolidada nas análises na NOTA TÉCNICA 2914/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SE1387458), de 19/5/2022, retificada, posteriormente, pela NOTA TÉCNICA 3134/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SE1531469), de 27/5/2022, o que descrito e adotado no mais recente RELATÓRIO À DIRETORIA 258/2022 (SE1558898) encaminhado pelo titular da SUROD, cujos destaques abaixo ressaltam o que aplicável ao presente caso, nomeadamente, em relação à incidência de Fator D, Fator X e Fator C, como também dos seguintes Fluxos de Caixa Marginais, considerados na 7ª Revisão Ordinária e na 11ª Revisão Extraordinária:

RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 258/2022 (SEI 11558898):

(...)

3. ANÁLISE DA SUROD

3.1 Resultados da 7ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste

O quadro a seguir apresenta a descrição dos eventos analisados em face das revisões em pauta:

Quadro 1: Descrição dos eventos analisados

Descrição	Meio de reequilíbrio
Reajuste	-
Aplicação de Fatores	Fator D, Q e X
Arredondamento tarifário	Fator C
Atraso na publicação da revisão anterior (5ª RO)	Fator C
Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real (8º ano concessão)	Fator C
Receitas Extraordinárias e custos associados	Fator C
Verba de RDT	Fator C
Verba de Segurança no Trânsito (PRF e Redução de Acidentes)	Fator C
Correção complementar do percentual de Fator D aplicado na 5ª Revisão Ordinária	Fator C
Correção do percentual de Fator D aplicado na 6ª Revisão Ordinária	Fator C
Correção complementar do percentual de Fator Q aplicado na 5ª Revisão Ordinária	Fator C
Impactos causados pela pandemia do coronavírus (COVID-19)	Fator C
Alterações no PER	FCM3
Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais	FCM1 e FCM2
Impacto do Percentual de Eixos Suspensos na Tarifa de Contrato (Lei nº 13.103/2015)	Sobre TBP contratual

Quanto ao **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio**, a GECON, por meio da Nota Técnica nº 2779/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI nº 1264220), informou que, conforme o Parecer nº 29/2021/GEFIR/SUROD/DIR nº 585345), o **percentual relativo à 1ª Parte do Fator D relativo ao ano 7 (8º ano concessão) de 5,28271%**, a ser aplicado na presente revisão, referente à meta do 8º ano concessão (período de 08/01/2021 a 07/01/2022).

Conforme informado pela GECON na Nota Técnica nº 2779/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI nº 11264220), será aplicado o **percentual de 4,00404%**, que trata-se da **2ª parte do Fator D relativo à meta do Ano 6 - 8º ano concessão (período de 08/01/2021 a 11/04/2021)**. Pelo exposto, na presente revisão está sendo proposta a correção do **Fator D** do percentual de 5,68532% relativo à 1ª parte, somado à 2ª parte de 4,00404%, o que totaliza **9,68936%**.

Outrossim, foi proposto na Nota Técnica supramencionada a correção do **Fator D referente à meta do ano 7 - 8º ano concessão (período de 12/04/2021 a 07/01/2022)**. O percentual total do Desconto de Reequilíbrio (**Fator D**) acerca da prestação dos serviços públicos objeto da Eco050 Concessionária de Rodovias S.A. **2ª Parte - Frente de recuperação e Manutenção** foi recalculado, pela COINF/URMG, de 4,88139% para **4,39567%**. Dessa forma, realizou-se na presente revisão a correção do Fator D do percentual de 3,84005% relativo à 1ª parte, somado à 2ª parte de 4,39567%, o que totaliza **8,23572%**.

Para o Fator X, conforme Despacho GERESEI nº 2590130, constante no Processo SEI nº 50500.010423/2020-27, foi solicitado à então Gerência de Regulação e Outorga (GEREG, atual GERER) os percentuais de Fator X a serem considerados para as concessionárias da 3ª Etapa de Concessões. Tendo em vista que ainda não houve resposta à demanda, será considerada nesta análise o disposto no Despacho GERESEI nº 3610533, de 16/04/2019, orientando a aplicação de 0 (zero) para as concessionárias da 3ª Etapa de Concessões, até que sobrevenha a publicação da resolução e a divulgação dos percentuais aplicáveis de compartilhamento de ganhos de produtividade para fins de aplicação do Fator X.

Quanto ao Fator C, a análise foi realizada pela GEGEF, preliminarmente, por meio da Nota Técnica SEI nº 2075/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI nº 10726159), de 03/05/2022 e, finalmente, após a manifestação da concessionária, por meio da Nota Técnica SEI nº 2914/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI nº 11387458), de 19/05/2022. O valor do Fator C resultante dos eventos considerados no saldo da Conta C foi **positivo de R\$ 0,31450**.

O Quadro a seguir apresenta síntese dos eventos considerados no saldo da Conta C e respectivos montantes:

EVENTO	MONTANTE (R\$ a preços de fev/2022)
Atraso publicação da 6ª RO e 10ª RE	6.547.020,09
Arredondamento tarifário	1.264.575,11
Receitas Extraordinárias	-94.631,14
Verba de RDT	-842.569,84
Verba de Segurança no Trânsito - PRF	-916.027,65
Verba de Segurança no Trânsito - Redução de Acidentes	-389.032,12
Eixos suspensos	2.981.391,27
Correção complementar do percentual de Fator D aplicado na 5ª RO	-3.133.001,88
Correção do percentual de Fator D aplicado na 6ª RO	1.095.694,98
Correção do percentual de Fator Q aplicado na 5ª RO	4.444.373,85
Impactos causados pela COVID-19 - Ano 2020	5.701.913,08
Montante da Conta C (somente eventos analisados na presente revisão)	16.659.705,75

Conforme observado, o montante calculado para a Conta C na 7ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária resultou positivo de **R\$ 16.659.705,75 (dezesseis milhões, seiscentos e cinquenta e nove mil setecentos e cinco reais e setenta e cinco centavos)**, a preços de fevereiro/2022.

O Quadro a seguir apresenta os elementos e respectivos valores utilizados no cálculo do Fator C:

Montante (Cdt+1)	R\$ 16.659.705,75
Fator C aplicado no ano 7 (Cdt)	-R\$ 0,03291
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPEqt-2) - ano 6	43.694.076
Tráfego total pedagiado equivalente apurado (VTPEqt) - ano 8	49.924.829
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPEqt~) - ano 8	46.785.788
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPEqt+1~) - ano 9	53.365.871
Taxa de juros (rt)	19,91%
Fator C (ct+1)	R\$ 0,31450

Em relação aos Fluxos de Caixa Marginais foram considerados na 7ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária os seguintes eventos: **Substituição do tráfego projetado pelo real e alterações no PER Conforme retificado pela Nota Técnica SEI nº 3134/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI nº 11531469)**, os eventos reequilibrados na presente revisão foram lançados nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM) descritos a seguir:

•FCM de TIR igual a 9,95% (FCM1), incluído em 2015, pela Resolução nº 4.903, de 21/10/2015; e

•FCM de TIR igual a 9,43% (FCM2), incluído em 2016, pela Resolução nº 5.801, de 10/04/2018.

O quadro a seguir apresenta os eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais e respectivos impactos em relação à TBP quilométrica (TBP/km) vigente:

Eventos	Item PER	Tipo	Δ Tarifa PI (R\$)
Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM1)			
Sistema de Informações Rodoviárias - SIR - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	3.3	Inv	0,000002
Sistema de Informações Rodoviárias - SIR - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	3.4	Cop	-0,000003
Sistema de Informações Rodoviárias - SIR - Multa Rescisória	3.5	Inv	0,000003

Assim, obteve-se as tarifas correspondentes a cada um dos Fluxos de Caixa Marginais, totalizando o valor de R\$ 0,00410, a preços iniciais, conforme mostrado no Quadro comparativo a seguir:

Fluxo de Caixa	Tarifa/km (Preços iniciais) 6ª RO e 10ª RE	Tarifa/km (Preços iniciais) 7ª RO e 11ª RE
FCM1 (TIR 9,95%)	0,00050	0,00045
FCM2 (TIR 9,43%)	0,00382	0,00364
Total	0,00433	0,00410

A partir da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica contratual, de R\$ 0,04534, bem como do percentual de eixos suspensos relativo ao 8º ano concessão (período de 08/01/2021 a 07/01/2022), obteve-se a **Tarifa Básica de Pedágio quilométrica contratual projetada com impacto do percentual de eixos suspensos no valor de R\$ 0,04951, correspondendo a um acréscimo efetivo de 9,19%**. Cabe ressaltar que o percentual de eixos suspensos aplicado consiste em uma projeção, uma vez que os dados de tráfego desse período ainda não foram apurados, devendo, portanto, ser corrigido na próxima revisão via Fator C.

O Quadro abaixo sintetiza os resultados obtidos, apresentando a composição da Tarifa de Pedágio Quilométrica (TBP/km) da concessionária:

Composição da Tarifa	7ª RO e 11ª RE
TBP quilométrica contratual	R\$ 0,04534
Impacto de eixos suspensos na TBP contratual	9,19%
TBP quilométrica contratual com impacto de eixos suspensos	R\$ 0,04951
TBP quilométrica acumulada nos FCMs	R\$ 0,00410
Fator D	5,28271%
Fator Q	0%
Fator X	0%
Fator C	R\$ 0,31450
IRT fevereiro/2021 ¹	1,80392

¹A variação do IPCA no período de fevereiro/2021 a fevereiro/2022 foi de 10,54%, com vigência no período de 12/04/2022 a 11/04/2023

2.23. No tópico a seguir, destaca-se a síntese do Reajuste e das Revisões Ordinária e Extraordinária em tela, com destaques para a Tarifas Básicas para cada uma das praças de pedágio na categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento.

EFEITO TARIFÁRIO FINAL NA PROPOSTA CONSOLIDADA DO REAJUSTE, DA 7ª REVISÃO ORDINÁRIA E DA 11ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

2.24. Para fins confirmar o efeito tarifário na proposta final de reajuste, da 7ª revisão ordinária e da 11ª revisão extraordinária, destaca-se o que indicado no RELATÓRIO À DIRETORIA 258/2022 (SEI 11558898):

4. CONCLUSÃO

(...)

Os resultados apresentados tiveram como referência a tarifa aprovada na Deliberação ANTT nº 278, de 24/08/2021, que autorizou a 6ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica (TBP/km) da Concessionária.

O Reajuste, calculado com base na variação do número índice do IPCA de fevereiro/2022 e de março/2012, indicou o acréscimo da tarifa de 10,54%, a vigor no período de 12/04/2022 e 11/04/2023.

No que se refere aos Fatores de Reequilíbrio, foram considerados os percentuais de 5,28271% para o Fator D, 0,00% para o Fator Q, e 0,00% para o Fator X. O cálculo do Fator C resultou no valor positivo de R\$ 0,31450, obtido a partir dos montantes dos eventos considerados na Conta C.

A Tarifa Básica de Pedágio quilométrica acumulada nos Fluxos de Caixa Marginais 1 e 2 reduziu de R\$ 0,00433 para R\$ 0,00410, a preços iniciais.

Tendo em vista a perda de receita da Concessionária em face da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), foi considerada a incidência do percentual de eixos suspensos verificada no 7º ano concessão sobre a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica contratual, alterando-a, de R\$ 0,04917 para R\$ 0,04951. Cabe ressaltar que o percentual de eixos suspensos aplicado será corrigido quando da próxima revisão via Fator C.

Considerando a composição tarifária, bem como os Trechos de Cobertura das Praças (TCP), obteve-se as Tarifas a serem cobradas para nas praças de pedágio para a categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento, conforme mostrado no Quadro comparativo abaixo:

Praças	TCP	Praticada 6ª RO e 10ª RE		Proposta 7ª RO e 11ª RE		Variação	
		Tarifa ¹ (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa ¹ (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred.
Praça 1	86,30	6,89726	6,90	8,25253	8,30	19,65%	20,29%
Praça 2	93,10	7,44332	7,40	8,87800	8,90	19,27%	20,27%
Praça 3	70,60	5,63650	5,60	6,80841	6,80	20,79%	21,43%
Praça 4	54,40	4,33558	4,30	5,31831	5,30	22,67%	23,26%
Praça 5	76,90	6,14241	6,10	7,38790	7,40	20,28%	21,31%
Praça 6	55,30	4,40786	4,40	5,40109	5,40	22,53%	22,73%
		Média		7,01644	7,00	20,87%	21,5

¹Tarifa de Pedágio = TCP * TBP contrato * (1-D-Q) * (IRT-X) + TCP * TBP FCM * (IRT-X) + C

Verifica-se que a média das variações nas tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio da Concessão, para a categoria 1 de veículos, **correspondeu a um percentual positivo de 21,55%, em relação às tarifas aprovadas na revisão anterior.**

2.25. Assim, conforme supramencionado, **a média das variações nas tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio da Concessão, para a categoria 1 de veículos, correspondeu a um percentual positivo de 21,55%, em relação às tarifas aprovadas na revisão anterior.**

RECOMENDAÇÕES JURÍDICAS

2.26. Em relação a análises e recomendações jurídicas, como supramencionado no relatório, a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) elaborou a NOTA 00528/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11481910) ressaltando a inexistência de óbice para o prosseguimento do presente feito, a despeito da existência de Procedimento Arbitral CCI nº 23238/2017/GSS/PFF, em curso na Câmara de Comércio Internacional - CCI, visto que não há nenhuma ordem processual impeditiva.

2.27. Quanto às recomendações constantes do PARECER 00128/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado pelo DESPACHO n. 01075/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11481913), cabe repisar o que supracitado no relatório:

2. ANÁLISE JURÍDICA

(...)

2.4 Da proposta de termo aditivo ao contrato de concessão

18. De início, importa registrar que, pelo que se nota da leitura da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2075/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10726159) e da minuta de Termo Aditivo Contratual juntada ao SEI 10833900, não há qualquer relação entre a referida alteração contratual e a revisão tarifária em curso, posto que o que se pretende alterar via TA não apresenta impactos econômico-financeiros captados pela revisão.

19. Segundo explicitado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2075/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 10726159) e na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2779/2022/GECON/SUOD/DIR (SEI 11264200), entende-se a **celebração do termo aditivo ao contrato de concessão com dupla finalidade: 1) inserir obrigações novas, relativas à execução de 6 (seis) retornos em nível e, 2) "exclusão da obrigação contratual de prestação dos serviços referentes à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR)".** Alguns pontos são aqui dignos de nota.

20. Primeiro, a proposta de termo aditivo está incompleta, por não indicar dois elementos absolutamente essenciais, sem os quais não se pode celebrar o ajuste: o preço e o cronograma de execução. A utilização do termo aditivo ao contrato de concessão é necessária sempre que se busca alterar algo no contrato, seja por inclusão, exclusão ou qualquer modificação em seu texto original. A natureza jurídica do termo aditivo é a mesma do contrato de concessão, de modo que seus elementos obrigatórios mínimos são os mesmos: descrição do objeto, preço, forma de remuneração, cronograma de execução. São elementos que descrevem, de forma objetiva, o que se está alterando e, se tratar de alguma obrigação nova, seu preço e forma de execução.

21. Segundo, a proposta de termo aditivo anuncia a intenção de excluir uma obrigação do PER, porém, não indica onde está tal obrigação, ou seja, não aponta qual item do PER se pretende suprimir, qual o item que contém a obrigação a ser excluída. Segundo a minuta indicada, o item a ser excluído não consta do PER, atribuindo ao termo a complexa tarefa de excluir algo que lá já não está. Para além disso, não consta a indicação de nenhum valor para tal obrigação que se está a excluir, tema que certamente merece maior atenção.

22. Diante dessas circunstâncias, em especial por não decorrer do termo aditivo nenhum efeito tarifário imediato, sugiro sua exclusão desses autos para tratamento em autos próprios. Como já afirmado em outras manifestações desta Procuradoria, ao processo de revisão tarifária apenas importam os eventos dos quais resulte alguma repercussão tarifária, com a finalidade de promover tal reflexo na tarifa de pedágio. Questões que não apresentem impacto na tarifa ou que ainda não estejam definitivamente resolvidas, devem ser preferencialmente resolvidas em autos próprios e, caso seja necessário, sejam remetidas para o processo de revisão no qual devem produzir seus efeitos tarifários - como parece ser o caso presente.

23. Por fim, importa esclarecer que a assinatura de termo aditivo pode se dar a qualquer momento, independentemente da revisão tarifária. Caso do TA resulte impacto tarifário, deverá ser ele considerado na revisão subsequente - ordinária ou extraordinária, conforme o caso. Caso não resulte em impacto tarifário, o termo aditivo poderá ser celebrado e sequer será referido no processo de revisão tarifária, por não demandar a incorporação de seus efeitos na tarifa.

(...)

3. CONCLUSÃO

29. Após detida análise dos elementos trazidos nos presentes autos, entendo que foi devidamente observado o procedimento de Reajuste e Revisão Ordinária da tarifa de pedágio, previsto no Contrato de Concessão e nas normas regulatórias aplicáveis.

30. **Alerto apenas para os apontamentos lançados nos parágrafos 18 a 23 deste parecer, que recomendam a retirada da proposta de termo aditivo para tratamento em autos apartados, sem nenhum impacto na presente revisão.** Destaco ainda a relevância de que se proceda ao reajuste na data-base pactuada, considerando que sua não realização autoriza a concessionária a praticar a tarifa reajustada a partir do 5 dia útil a contar da data-base, nos termos da cláusula 18.3.7 do Contrato de Concessão.

2.28. Vê-se, então, que a PF-ANTT promoveu, entre parágrafos 18 e 23 do citado Parecer, as ressalvas apenas em relação ao teor da Minuta de Termo Aditivo (SEI10833900) até então encaminhada com vistas à aprovação pela Diretoria nesta mesma oportunidade de revisão tarifária, ao destacar o objeto desse Termo, qual seja: "1) inserir obrigações novas, relativas à execução de 6 (seis) retornos em nível" e "2) exclusão da obrigação contratual de prestação dos serviços referentes à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR)".

2.29. Nessa análise jurídica, a PF-ANTT destacou 2 pontos principais para melhoria da proposta de Termo Aditivo: "20. Primeiro, a proposta de termo aditivo está incompleta, por não indicar dois elementos absolutamente essenciais, sem os quais não se pode celebrar o ajuste: o preço e o cronograma de execução.", em seguida, "21. Segundo, a proposta de termo aditivo anuncia a intenção de excluir uma obrigação do PER, porém, não indica onde está tal obrigação, ou seja, não aponta qual item do PER se pretende suprimir, qual o item que contém a obrigação a ser excluída."

2.30. Ocorre que, após manifestação da GECON/SUOD - DESPACHO SEI1497155 no Processo SEI50500.110946/2021-53, foi elaborada a mais recente NOTA TÉCNICA 3134/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI1531469), de 27/5/2022, que retificou a NOTA TÉCNICA 2914/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI1387458), de 19/5/2022, e também subsidiou o mais recente RELATÓRIO À DIRETORIA 258/2022 (SEI1558898), os quais consideraram a desnecessidade de encaminhar para a presente Deliberação aprovação da matéria dessa Minuta de Termo Aditivo (SEI 10833900), devendo-se prosseguir com a Deliberação na parte que trata da 7ª Revisão Ordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP. Nesse sentido, cumpre destacar o que indicado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3134/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 11531469):

3.2. Das alterações efetuadas em função das recomendações expostas no Parecer n. 00128/2022/PF-ANTT/PGF/AGU:

11. Considerando que os apontamentos do Parecer n. 00128/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 11481913) são afins à realização do termo aditivo, a GEGEF solicitou, por meio do Despacho GEGEF 11484039, a manifestação da GECON para atendimentos das recomendações externadas pela PF-ANTT.

12. Conforme Despacho GECON11497155, no qual foi tratado o tema, ficou dispensada a celebração de novo termo aditivo para exclusão das obrigações relativas à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR), uma vez que a inclusão desses itens ao contrato não foi procedida à época por meio de Termo Aditivo. Outrossim, sugeriu-se a adequação dos cronogramas financeiros relativos à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR), de acordo com o Despacho GECON1546258. Após

implementação das alterações de cronograma, foram recalculados as variações de tarifa ocorridas no FCM1 e o resultado está apresentado no quadro abaixo.

Quadro 3: Impacto na TBP/km dos eventos considerados PER – FCM

Eventos	Item PER	Tipo	Δ Tarifa PI (R\$)
Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM1)			
Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	3.3	Inv	0,000002
Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	3.4	Cop	-0,00003
Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Multa Rescisória	3.5	Inv	0,000003

13. Cabe destacar que dentre as alterações propostas, foi dispensado a necessidade de abertura do Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM3), uma vez que os custos referentes ao SIR já se encontram alocados no FCM1. Dessa forma, o item "3.5 Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Multa Rescisória" foi incluído na presente revisão no mesmo fluxo de caixa dos investimentos iniciais.

14. Consoante o exposto, o quadro a seguir apresenta as novas tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais 1 e 2 após o lançamento dos eventos.

Quadro 4: Tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais

Fluxo de Caixa	Tarifa/km (Preços iniciais) 6ª RO e 10ª RE	Tarifa/km (Preços iniciais) 7ª RO e 11ª RE
FCM1 (TIR 9,95%)	0,00050	0,00045
FCM2 (TIR 9,43%)	0,00382	0,00364
Total	0,00433	0,00410

2.31. Logo, entendo que como não há qualquer óbice de cunho jurídico à aprovação da 7ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, principal objeto destes autos, deve-se prosseguir com a proposta de Deliberação - Minuta de Deliberação DDB SEI1603632, no mesmo sentido da proposta encaminhada no último RELATÓRIO À DIRETORIA SEI N° 258/2022 (SEI558898), ou seja, sem incluir qualquer aprovação de Termo Aditivo (objeto de ressalvas pela PF-ANTT parágrafos 18 a 23 do Parecer supracitado). Com efeito, parece-me que o melhor encaminhamento, neste caso, é não vincular na mesma Deliberação da Diretoria Colegiada a aprovação de Termo Aditivo Contratual junto com a proposta de reajuste e revisão da Tarifa Básica de Pedágio, que poderá prosseguir, desde que conferidos os cálculos pertinentes como ocorreu conforme a citada manifestação técnica.

2.32. De fato os dispêndios extraordinários em discussão (inclusão dos custos do SIR e de investimentos adicionais para execução de retornos em nível) já foram aprovados pela ANTT na 1ª Revisão Extraordinária do Contrato, mediante a Resolução 4.652, de 1/4/2015. Destarte, por mais que assista razão à PF-ANTT ao demandar que as propostas de alteração do PER sejam acompanhadas do respectivo Termo Aditivo, no caso em análise, o que se está fazendo é tão somente o ajuste financeiro de encargos extraordinário já aprovados desde 2015, mas que realmente ainda carecem da devida formalização contratual.

2.33. Dessa forma, entendo que não se deve atrasar ainda mais o presente reajuste e revisão (com data contratual de 12/4) até que se providencie o referido termo aditivo, pois os prejuízos para concessão são maiores que os benefícios. De um lado, a mora na aprovação da nova tarifa prejudica o fluxo de caixa da Concessionária ao mesmo tempo em que gera um passivo para os usuários da rodovia, na medida que o custo financeiro deste atraso é repassado ao valor do pedágio. Do outro lado, por se tratarem de investimentos autorizados desde 2015 e, até mesmo, já concluídos, não parece haver prejuízo em aguardar mais algum tempo para sua formalização via termo aditivo, mesmo que esta seja mandatária.

2.34. Verifico, assim, que os ajustes nos custos referente ao SIR foram tratados na NOTA TÉCNICA 3134/2022/GEF/SUOD/DIR (SEI1531469), em que foi dispensada a abertura do Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM3), uma vez que os custos referentes ao SIR já se encontram alocados no FCM1. Paralelamente, os valores aprovados, na 1ª Revisão Extraordinária, para a inclusão de retornos em nível estão sendo ajustados nesta 7ª Revisão Ordinária, em consonância com as orientações do Tribunal de Contas da União no âmbito do TC 025.311/2015-8.

2.35. Contudo, por dever de diligência, entendo que esta Diretoria deve determinar à SUOD que instrua processo administrativo específico para celebração de Termo Aditivo próprio que reflita as obrigações existentes na realidade e impostas à Concessionária pela ANTT, quais sejam: (i) execução dos retornos em nível autorizados na 1ª Revisão Extraordinária e (ii) exclusão da obrigação contratual que se efetivou por determinado período de prestação dos serviços referentes à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias – SIR).

2.36. Sobre isso, destaco o que indicado na NOTA TÉCNICA 2779/2022/GECON/SUOD/DIR (SEI 11264220):

III.D - TERMO ADITIVO

139. Considerando a proposição de inclusão de novos investimentos no contrato de concessão da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., no bojo da sua 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, conforme consta na NOTA TÉCNICA SEI N° 6263/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8708051), nos termos do Processo n° 50500.137568/2020-74, a Procuradoria Federal junto à ANTT, (PF-ANTT) por meio PARECER n. 00398/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4469), aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00217/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4469), recomendou fundamentar a inserção no art. 2º-A da Resolução ANTT n° 675, de 2004, bem como a celebração de termo aditivo, no qual conste (i) a adoção de metodologia e forma de pagamento previstas na Resolução ANTT n° 3.651, de 2011; e (ii) a previsão de Taxa Interna de Retorno - TIR vigente ao tempo de celebração do termo aditivo.

140. Assim, conforme a citada recomendação apresentada pela PF-ANTT, e devido à necessidade de as alterações do PER serem devidamente fundamentadas e formalizadas com a celebração de

termo aditivo, decidimos por replicar o mesmo procedimento no presente processo de revisão tarifária e elencamos abaixo os investimentos que esta GEFIR apresentou sugestão de alteração e exclusão no contrato de concessão da Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A.

III.D.a. Sistema de Informações Rodoviárias - SIR

Proposta SUROD

Assim, por se tratar de proposta para exclusão da obrigação contratual, sugerimos à GEGEF a celebração de Termo Aditivo propondo a exclusão da obrigação da prestação dos serviços referentes à disponibilização de link de dados, o qual visava promover a integração dos Centros de Controle Operacionais das concessionárias com a ANTT (Sede-Brasília/DF), para atendimento de demandas internas desta Agência Reguladora, já que a prestação do referido serviço pela ECO050 Concessionária de Rodovias S.A. findou-se em 30/06/2021.

Por fim, considerando a disposição dos subitens integrantes do item 3.4.6 - Sistema de Comunicação no PER, sugerimos que, em resposta ao Despacho GEGEF SEI nº1147148, de 06/05/2022, o presente item tenha o número PER 3.4.6.3 na sua inclusão no Fluxo de Caixa Marginal (FCM3).

2.37. Diante disso, forçoso concluir o seguinte: se, anteriormente, propunha-se exclusão e inclusão de obrigações, que juridicamente devem sempre estar formalizadas em Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, inclusive, porque impactaram e impactam cálculos de tarifas e se constituem realidade fática e equilíbrio econômico-financeiro da relação contratual entre a ANTT e a Concessionária Eco 050, isso merece ainda ser enfrentado em autos próprios. Logo, é necessário que a SUROD, em autos apartados e com base nas orientações da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), adote as providências de instrução técnica e definição de Termo Aditivo próprio para fins de formalizar exclusão e inclusão de obrigações. Tudo isso, como já dito, sem prejuízo da 7ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

DA COMUNICAÇÃO AO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

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

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;

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

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)

2.40. Pelo Ministério da Fazenda, sucedido pelo atual Ministério da Economia, passou a vigorar a Portaria nº 150, de 12/4/2018, com o seguinte teor:

Art. 1º. Os reajustes e/ou revisões de tarifas de serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ deverão ser previamente comunicados ao Ministério da Fazenda, para conhecimento, em conformidade com o disposto no Inciso VII do art. 24 e no Inciso VII do art. 27, da Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001, respectivamente, no formato do Quadro constante do Anexo I desta Portaria.(...)

ANEXO I

Quadro-Síntese de Informações sobre Reajuste e/ou Revisão Tarifária

Número do Processo
Concessionária/Permissionária/Delegatária/Autorizada
Data do Último Reajuste/Revisão
Data-Base do Contrato
Pleito (Reajuste/Revisão Ordinária e/ou Extraordinária)
Dispositivo Legal/Contratual que embasa o pleito
Percentual de Reajuste
Percentual de Revisão Ordinária (Especificar)
Percentual Revisão Extraordinária (Especificar)
Percentual Resultante a ser Concedido
Data Estimada para Implementação do Reajuste/Revisão

2.41. Para fins de atender a essas normas, foi encaminhado o OFÍCIO SEI N° 15282/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 11402485) à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE, do Ministério da Economia, contendo os resultados previstos para a 7ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 050. Como supramencionado, na ocasião, foi estimada como a data de 9/6/2022 para reajuste/revisão, a fim de atender ao prazo de antecedência quinzenal, de modo que restou atendida a antecedência quinzenal da comunicação da revisão e reajuste da tarifa, o que está refletido na presente Minuta de Deliberação DDB SEI 11603632, ora proposta .

3. DA PROPOSIÇÃO FINAL

3.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar a proposta de Deliberação para aprovar a 7ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) aplicável ao trecho concedido da BR-

050/GO/MG - Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - Divisa MG/SP, explorado pela Concessionária de Rodovias S.A. (ECO 050), nos termos da proposta de Minuta de Deliberação DDB SEI 11603632, anexa aos autos.

3.2. Por fim, proponho determinar que a SUROD autue processo específico para formalização de Termo Aditivo próprio, a ser submetido à aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, com o objetivo de formalizar as obrigações de (i) execução de retornos em nível aprovadas na 1ª Revisão Extraordinária do Contrato e de (ii) inclusão e, posterior, exclusão da obrigação contratual referente à disponibilização de link de dados (Sistema de Informações Rodoviárias - SIR).

Brasília, 6 de junho de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 03/06/2022, às 15:12, 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 **11603628** e o código CRC **A499EDD8**.

Referência: Processo nº 50500.021115/2022-99

SEI nº 11603628

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