



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 85/2020

OBJETO: 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.020439/2020-48

PROPOSIÇÃO ~~PRO~~ PARECER n. 00268/2020/PF-ANTT/PGF/AGU E PARECER n. 00438/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se da proposta de aprovação da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE.

2. DOS FATOS

2.1. Em 18 de março de 2015, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou leilão para a Concessão de trecho rodoviário da Rodovia 101/RJ, trecho de acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ 071 (Linha Vermelha).

2.2. A Concessão consiste na exploração, por 30 anos, da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração, conservação e implantação de melhorias no trecho concedido. O projeto de concessão está previsto no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997.

2.3. Além da exploração do trecho supracitado, foram incluídos no projeto de concessão uma alça de ligação do Sistema Rodoviário à Linha Vermelha (extensão de cerca de 2,5 km), evitando que os usuários da Ponte Rio-Niterói, com destino à Baixada Fluminense e à rodovia Presidente Dutra utilizem a Avenida Brasil; uma passagem subterrânea sob a Praça Renascença em Niterói (mergulhão), com o objetivo de proporcionar maior fluidez ao tráfego; e ainda, a Avenida Portuária (extensão de cerca de 3,1 km), permitindo o acesso dos veículos pesados da Avenida Brasil à área portuária (Portão 32).

2.4. A Tarifa de Pedágio Teto para veículos de rodagem simples e de dois eixos, considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a janeiro de 2014 e oferecida para o Edital nº 01/2015, foi de R\$ 5,18620 (cinco reais e dezoito mil seiscentos e vinte centésimos de milésimos de real).

2.5. A Comissão de Outorga consagrou vencedora a oferta de R\$ 3,28442 da Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. após a abertura e análise dos documentos de qualificação e da proposta comercial da licitante.

2.6. Em 18 de maio de 2015, a Concessionária Ponte Rio-Niterói (ECOPONTE) firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente ao trecho rodoviário da Rodovia BR-101/RJ, trecho de acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ 071 (Linha Vermelha). O contrato visa 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 Básica de Pedágio (TBP) no valor inicial de R\$ 3,28442, referenciada ao mês de janeiro de 2014. O prazo de vigência da concessão é de 30 anos a contar da data de assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 01 de junho de 2015.

2.7. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 1º de junho de 2015, com transferência imediata da antiga Concessionária: CCR Ponte para a nova Concessionária: ECOPONTE.

2.8. Passando a análise dos autos, quanto a proposta da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A. Em 22 de janeiro de 2020, a ECOPONTE protocolou o documento EPON - GAC 00079/2020 (2873328), no qual apresenta sua proposta para a 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, conforme previsto no art.3º da Resolução nº 675, de 2004.

2.9. Em seguida, após o recebimento do documento da ECOPONTE, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (Geref), encaminhou o Despacho (2872676) à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir) solicitando informações quanto ao percentual de desconto ou acréscimo de reequilíbrio tarifário, a ser aplicado nesta revisão, bem como, se existe descumprimento contratual por parte da concessionária ou algum óbice para a aprovação do pleito.

2.10. Em resposta, a Gefir informou, por meio do Despacho (2968541), que o Fator D está sendo analisado por meio do processo SEI50500.011045/2020-07. Adicionalmente, informou que no âmbito da Gefir, não existe, por parte da ECOPONTE, qualquer descumprimento de cláusulas técnica-operacional do Contrato de Concessão que inabilite a concessionária no processo de 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP). Bem como, não existe óbice, por parte da GEFIR, para aprovação da revisão em análise.

2.11. Da análise dos autos do processo 50500.003192/2020-03, no que compete a Gefir, a unidade técnica elaborou a Nota Técnica SEI N° 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), por meio da qual analisou diversos pontos da proposta de revisão tarifária apresentada pela Concessionária e as encaminhou à Geref, por meio do Despacho Gefir (2936926).

2.12. Em 16 de março de 2020, foi acostado aos autos do processo 50500.020439/2020-48 a Nota Técnica SEI N° 1082/2020/GEREF/SUINF/DIR (101466), por meio da qual é apresentada a avaliação e mensuração das Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária ECOPONTE. Em síntese, a Nota conclui que as Receitas Extraordinárias foram adequadamente contabilizadas, todavia, os custos associados às receitas apresentadas não podem ser levados em consideração, devido a impossibilidade de comprovação da ligação direta entre os custos e os contratos de receita extraordinária existentes.

2.13. Em 24 de março de 2020, a Geref acostou aos autos a Nota Técnica SEI N° 868/2020/GEREF/SUINF/DIR (2878481), por meio da qual apresentou a apuração preliminar consolidada da revisão tarifária em análise. Em síntese, considerando os eventos apontados na Nota Técnica retromencionada, a 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e reajuste alteram a tarifa arredondada da concessionária em 4,65% (quatro inteiros e sessenta e cinco centésimos por cento), passando de R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos) para R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos).

2.14. Ato contínuo, foram encaminhadas, por meio do Ofício 5576 (3068490), as Notas Técnicas SEI n° 868/2020/GEREF/SUINF/DIR (2878481) e n° 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198) à concessionária, em conformidade com o disposto no inciso II, artigo 5º da Resolução n° 675, de 4 de agosto de 2004, o qual assegura à concessionária o direito de manifestação no prazo de 15 dias após o recebimento dos resultados preliminares da revisão em andamento.

2.15. Em resposta, a concessionária protocolou o documento EPON-GAC 00454/2020 (3195980), acostado ao processo SEI 50500.036308/2020-82, por meio do qual encaminha suas manifestações acerca dos resultados preliminares da revisão.

2.16. Da análise da documentação enviada pela Concessionária, a Gefir elaborou a Nota Técnica SEI N° 2012/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3370228), na qual apresenta sua análise sobre os argumentos da concessionária. Ato contínuo, encaminhou a Nota à Geref, por meio do Despacho Gefir (3387483).

2.17. Adicionalmente, a Gefir encaminhou à Geref a NOTA TÉCNICA SEI N° 2119/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3427111), de 19/05/2020, que efetuou a revisão dos valores do Fator Q, ante a interpretação dada no PARECER n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (315789). A análise do Fator Q foi realizado no âmbito do processo n° 50500.014950/2020-19, relacionado ao processo de revisão. De acordo com a análise acostada nesse processo, foi proposta a aplicação de 10,21% à título do referido fator.

2.18. Em 03 de junho de 2020, a Geref acostou aos autos a Nota Técnica SEI N° SEI N° 2383/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3501707), por meio da qual apresenta a apuração final consolidada da revisão tarifária em análise. A referida Nota ressalta que caberá a Diretoria Colegiada deliberar sobre a aplicação do Fator Q e, caso decida pela aplicação do fator, poderá ainda deliberar sobre eventual parcelamento de sua aplicação, conforme item 2.8, do Anexo 7 do Contrato de Concessão.

2.19. Nesse mesmo dia, em atenção à Portaria DG n° 342, de 5 de julho de 2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria n° 400/2020 (3502901), propondo à Diretoria Colegiada a publicação de Deliberação que aprova da 4ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

2.20. No dia 04 de junho de 2020, foi enviado por e-mail (3543213) o Ofício SEI N° 10284/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3503006) à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – Seae, do Ministério da Economia e o Ofício SEI N° 10286/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3503025), à concessionária Autopista Fernão Dias S.A., comunicando os resultados preliminares.

2.21. Ato contínuo, os autos foram encaminhados, por meio do Despacho 3542297, ao Chefe de Gabinete do Diretor Geral da ANTT, que por sua vez, por meio do Despacho 3543960, remeteu os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para análise e manifestação.

2.22. Em 15 de junho de 2020, os autos foram encaminhados à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais e Extrajudiciais, por meio do documento Cota n° 05231/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3672988), para verificar se há decisão judicial ou extrajudicial impedindo que a Diretoria Colegiada acolha a proposta da unidade técnica para a 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária da Ponte Rio Niterói S/A.

2.23. Em resposta, a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais e Extrajudiciais informou que, "de acordo com os sistemas de controle atuais desta Subprocuradoria-Geral, não foram encontradas decisões judiciais ou decisões do TCU que impeçam a 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária da Ponte Rio Niterói S.A. (ECOPONTE).".

2.24. Em 19 de junho de 2020, a PF-ANTT emitiu o Parecer n. 00268/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3672998), aprovado pelo Despacho de Aprovação n. 00153/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, concluindo pela

legitimidade de prosseguimento da revisão tarifária ora proposta, com algumas recomendações, dentre as quais destaco:

- abertura de processo administrativo com vistas a excluir a previsão da verba de aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal - PRF para os próximos anos do contrato de concessão, com a consequente celebração de termo aditivo;
- reiteração da recomendação constante no PARECER n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU sobre a competência da Diretoria colegiada dessa Agência para deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação e sobre os casos omissos, conforme art. 11, XVII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução ANTT nº 5.810. Especialmente quanto a aplicação do Fator Q, orientou:
 - que não seja promovida revisão em processos anteriores já concluídos, se pautados em orientação geral diversa à época;
 - que adote com uniformidade esse entendimento jurídico para todos os demais contratos de concessão que contenham previsão de incidência do Fator Q em moldes idênticos ao caso em apreço;
 - que, em havendo divergência pontual com outro contrato de concessão, seja submetida a esta Procuradoria eventual dúvida jurídica na aplicação dessa interpretação; e
 - que seja dada transparência e publicidade ao entendimento a ser firmado, propondo-se edição de súmula administrativa, conforme art. 106, III, do Regimento Interno dessa Agência.

2.25. Em 02 de julho de 2020, conforme consta no Despacho 3693257, os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria para análise e proposição da matéria em reunião da Diretoria Colegiada.

2.26. Após análise dos autos, solicitei à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, por meio do Despacho 3826919, que: (i) fosse informado se o entendimento proposto para a aplicação do Fator Q na revisão tarifária da Ecofonte é o mesmo aplicado nos demais contratos de concessão, que contém a previsão de incidência do Fator semelhante ao caso em apreço; (ii) a unidade procedesse as simulações do escalonamento da aplicação do fator Q da Ecofonte, de forma a evitar grandes oscilações tarifárias, nos termos do item 2.8, do Anexo 7, do Contrato de Concessão e, por fim, (iii) fosse avaliada a recomendação da PF-ANTT quanto a edição de súmula administrativa, com o objetivo de dar transparência e publicidade ao entendimento da Agência quanto a aplicação do Fator, bem como informe quais ações estão sendo tomadas para implementar a referida recomendação.

2.27. Em resposta, a unidade técnica acostou aos autos os seguintes documentos: Despacho Surod (3900402), Despacho Cofor (4018139), Nota Técnica SEI Nº 4023/2020/GEGEF/SUROD/DIR (4008686), Relatório à Diretoria SEI Nº 561/2020 (4021065) e Despacho Gegef (4090067). Por meio desses documentos, a unidade técnica informou que:

- (i) *"Sim. Questionamento semelhante foi formulado no âmbito do processo 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO050 (50500.365909/2019-66) que assim foi respondido por meio do DESPACHO GEFIR 903120: "8.2 Recomendação 2: destaca-se que está sendo aplicado, com uniformidade, o entendimento jurídico exarado no Parecer n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU para todos os demais contratos de concessão que contenham previsão de incidência do Fator Q;"*; (Grifo nosso)
- (ii) *"Desse modo, apresenta-se a seguir os efeitos finais da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Ecofonte, considerando um Fator Q igual a -3,00% (três por cento negativo), sendo que o Fator Q restante de -7,21% será computado na aplicação do Fator C nos anos posteriores, de forma a evitar grandes oscilações tarifárias.*

(...)

Considerando uma aplicação parcial do Fator Q neste ano, igual a -3,00%, a 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e reajuste alteram a tarifa arredondada em 6,98% (seis inteiros e noventa e oito centésimos por cento) em relação à aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária."

- (iii) *"Sobre esse tema, repisamos o entendimento que tal proposta de texto de súmula já foi proposto pela GEFIR no âmbito do processo Administrativo 50500.365909/2019-66, que tratou da 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO050, conforme despacho SEI 3903120, conforme texto abaixo:*

"Recomendação 4: Considerando o que consta no processo 50500.014950/2020-19, submete-se a seguinte proposta de redação para a edição de súmula administrativa, que deve ser levada à apreciação da Diretoria Colegiada desta Agência, conforme recomendação do Parecer n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU:

"A aplicação de metodologia de aferição da variação do índice de acidentes das rodovias, para fins de obtenção de fator incrementador da tarifa básica de pedágio, no âmbito dos contratos de concessão de rodovias federais, deve verificar se o percentual obtido desse indicador reflete um melhor desempenho da concessionária ao longo do período analisado, em termos de redução de acidentes."

2.28. Em seguida, após analisar de forma detalhada a metodologia de cálculo do fato Q, encaminhei o Despacho DDB (4151551) à Procuradoria Federal Justo à ANTT solicitando os seguintes

esclarecimentos:

1. Qual a interpretação deve-se dar aos prazos de revisão do Fator Q previstos nas cláusulas 17.4.3 do Contrato de Concessão e 1.6 do Anexo 7 – Fator Q? O prazo estabelecido deve contar a partir do início da concessão, da cobrança do pedágio ou da primeira aferição do índice de acidentes?
2. Com base na interpretação dada às cláusulas da revisão quinzenal, a revisão tarifária em análise encontra-se dentro dos 5 (cinco) anos iniciais?
3. Caso a ANTT esteja em mora com a primeira revisão quinzenal do Fator Q da ECOPONTE, a Agência poderia sobrestar a aplicação do referido fator até que seja revista a metodologia (sem prejuízo da aplicação da nova metodologia para os anos que ficaram sobrestados)?

2.29. Por meio do Parecer n. 00438/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4192989), a Procuradoria respondeu aos questionamentos da seguinte forma:

1. “No caso sob análise, considerando que o início da concessão, da cobrança de pedágio e da aferição coincidem no dia 01/06/2015, entendo que este é o marco inicial para a contagem dos 5 anos para a revisão dos parâmetros do Fator Q e do IA, conforme previstos no contrato.”
2. “A revisão tarifária em análise refere-se ao 5º ano de concessão, encontrando-se, portanto, dentro dos 5 anos iniciais. A revisão do Fator Q pode ser realizada pela ANTT a qualquer tempo após o dia 01/06/2020.”
3. “A ANTT não se encontra em mora na revisão do Fator Q, posto que tal revisão constitui prerrogativa da Agência, não obrigação. Tendo em vista que o contrato atribui à ANTT poderes revisionais amplos em relação ao Fator Q, a cada 5 anos, cabe exclusivamente à Agência a modelagem desse instrumento de incentivo, o que abrange, inclusive, a possibilidade de suspensão de sua aplicação até que a revisão seja promovida. Caso se opte pela suspensão, é recomendável que sejam as concessionárias comunicadas com a devida antecedência, evitando-se a frustração de eventuais expectativas quanto à aplicação da modelagem atual em revisões futuras.”

2.30. Diante dos esclarecimentos prestados, no dia 01 de outubro de 2020, conforme consta no Despacho DDB 4151551, solicitei a inclusão do processo na pauta da 875ª Reunião de Diretoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, estabelece, no art. 29, inciso V, que compete ao Poder Concedente homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato. Com a criação da ANTT, por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a delegação da exploração de serviços de infraestrutura rodoviária federal passou a ser de competência da Agência, que, nos termos do art. 14, inciso I, "a", depende de concessão.

3.2. No gozo dessas competências, a União, por intermédio da ANTT, firmou com a Concessionária Ponte Rio-Niterói - ECOPONTE o Contrato de Concessão do lote correspondente ao trecho rodoviário da Rodovia BR-101/RJ, trecho de acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ 071 (Linha Vermelha).

3.3. O Contrato visa 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 Básica de Pedágio (TBP) no valor inicial de R\$ 3,28442, referenciada ao mês de janeiro de 2014. O prazo de vigência da concessão é de 30 anos, a contar da data de Assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 01 de junho de 2015.

3.4. O Contrato de Concessão estabelece no Capítulo VI as regras contratuais para a realização do reajuste e da revisão tarifária, as quais foram observadas pela unidade técnica que procedeu os cálculos que serão analisados a seguir.

REAJUSTE TARIFÁRIO

3.5. Nos termos da Subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, o valor da TBP terá o seu primeiro reajuste na data de início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

3.6. No que tange ao índice de Reajuste tarifário, a Subcláusula 1.1.1, inciso xxx, do contrato do Edital nº 01/2015, dispõe o seguinte:

“1.1.1

...

(xxx) IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2013 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_0$ onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2013, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis.”

3.7. Conforme consta na Nota Técnica SEI Nº 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR3 (01707), o IRT será o quociente entre o número-índice do IPCA de abril de 2020 e o número-índice do IPCA de novembro de 2013 (dois meses anteriores à data da proposta comercial).

Quadro 01: Parâmetros para cálculo do IRT

MÊS	IPCA
-----	------

Nov/13	3.780,61
Abr/20	5.331,91

Fonte: Nota Técnica SEI Nº 2383/2020/GEFEG/SUROD/DIR (3501707)

3.8. O valor do IRT foi calculado aplicando-se a fórmula contratual, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = IPCAI / IPCAO = 5.331,91 / 3.780,61 = 1,41033$$

3.9. Assim, foi calculado o IRT para abril de 2020, de caráter definitivo, de 1,41033, correspondendo a uma variação de 2,40% (dois inteiros e quarenta centésimos por cento), em relação ao IRT aplicado na revisão anterior, de 1,37729.

REVISÃO TARIFÁRIA

3.10. Os aspectos gerais da revisão tarifária estão estabelecidos na cláusula 17.4 do contrato de concessão, bem como no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, nas Resoluções ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25/08/2016, nº 5.859, de 03/12/2019, e Resolução nº 1.187/2005..

3.11. Em atenção aos dispositivos contratuais, vale transcrever a cláusula contratual 17.3.3, quanto à fórmula de cálculo da tarifa de pedágio:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = TBP \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

Onde:

Tarifa de pedágio: tarifa a ser efetivamente cobrada dos usuários.

TBP (Tarifa Básica de Pedágio): equivalente ao valor indicado na Proposta, de R\$ 3,28442 (três reais e vinte e oito mil, quatrocentos e quarenta e dois centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículos.

D (Fator D): redutor ou incrementador da TBP, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, ao atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Melhorias, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no Anexo 5.

Q (Fator Q): incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como acréscimo em razão do atendimento ao indicador de qualidade previsto no Anexo 7.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da TBP e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2013 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: IPCAo significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2013, e IPCAi significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).

X (Fator X): redutor do reajuste da Tarifa de Pedágio, revisto na forma da subcláusula 17.4.6, referente ao compartilhamento, com os usuários do Sistema Rodoviário, dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.

C (Fator C): redutor ou incrementador da TBP, 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." (grifo nosso)

3.12. Adicionalmente, cabe apresentar o disposto na cláusula 17.4:

17.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.4.1 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**.

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

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

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

17.4.5 O **Fator D** será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 21.6 e no **Anexo 5**.

17.4.6 O **Fator X**, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º 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**.

17.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.5.1 E a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.2, quando cabíveis.

17.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

17.6.1 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.

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

3.13. Ressalta-se, ainda, a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias, e, no art. 2º-A, das revisões extraordinárias.

"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;

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.

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

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

3.14. Considerando a TBP em vigor de R\$ 3,29948 aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, conforme Deliberação nº 863, de 27 de agosto de 2019, passa-se aos eventos considerados na 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP em análise.

3.15. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores X, Q, D e C e aqueles inseridos em Fluxo de Caixa Marginal.

FATOR X

3.16. De acordo com o item 17.4.6 do Contrato de Concessão, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da concessão, conforme transcrito abaixo:

“17.4.6 O Fator X, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisado, 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.”

3.17. Tendo em vista que a revisão em análise refere-se ao 4º ano de concessão, conforme consta na Nota Técnica SEI Nº 2383/2020/GEF/SUOD/DIR3(01707), não será aplicado o fator X nesta revisão.

FATOR Q

3.18. O contrato de Concessão da ECOPONTE prevê a apuração do Fator Q como indicador de qualidade dos serviços prestados. Tal fator é definido como:

“Fator Q: incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como acréscimo em razão do atendimento ao indicador de qualidade previstos no Anexo 7.”

3.19. O item 1.3 do referido anexo, estabelece a metodologia de aferição e cálculo do Fator Q será obtido por meio do Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na rodovia:

“Fator Q = IA_t

Onde:

IA: Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na Rodovia;

(t): Período de mensuração dos Indicadores de Qualidade da Rodovia.”

3.20. De acordo com o Contrato de Concessão, o Indicador do Nível de Acidentes verifica o desempenho do nível do nível de acidentes de cada concessionária em comparação a outras rodovias concedidas e em relação a ela própria ao longo dos anos, incrementando a Tarifa Básica de Pedágio de acordo com a melhora propiciada nas condições de segurança dos usuários.

3.21. O anexo 7 do referido Contrato estabelece que o Fator será obtido após o cálculo do Indicador do Nível de Acidentes de cada rodovia, que será apurado conforme fórmula abaixo, constante no item 2.2 do anexo 7:

“ $IS_t(\text{Lote}) = (N \times 10^8) / (L \times VDMA_t \times 365)$

Onde:

$IS_t(\text{Lote})$: é o Indicador do Nível de Acidentes da Rodovia

N: é o número de acidentes com vítimas apurados na Rodovia

L: é a extensão da Rodovia

$VDMA_t$: é o Volume Diário Médio Anual da Rodovia

t: é o ano apuração do Indicador do Nível de Acidentes da Rodovia”

3.22. Após o cálculo das variações dos indicadores do nível de acidente das rodovias, o contrato estabelece, na cláusula 2.6 do anexo 7, que a concessionária só poderá receber acréscimo tarifários, em função da redução de acidentes, caso nenhuma das condições abaixo sejam observadas:

1. $\Delta IS_t(\text{Lote}) \geq \Delta IS_t(\text{concessões})$

2. $IS_t(\text{Lote}) \geq IS(\text{Lote}_{\min})$

Onde:

$IS(\text{Lote}_{\min})$: é o menor valor histórico de acidentes observado naquele lote.

3.23. Adicionalmente, a cláusula 2.7 do referido anexo, estabelece uma terceira condicionante, qual seja:

“2.7 A Concessionária não fará jus ao incremento da Tarifa Básica de Pedágio caso a variação do Indicador do Nível de Acidentes da rodovia seja igual ou inferior à variação do indicador nos anos anteriores.” (grifou-se)

3.24. Com base no regramento contratual, a Gefir procedeu os cálculos para apuração do Fator Q, conforme consta no Parecer nº 148/2020/GEFIR/SUINF/DIR, e concluiu que, em que pese a ECOPONTE tenha atendido às duas condicionantes impostas na cláusula 2.6 do anexo 7, não fará jus ao incremento da TBP, pois não foi atendida a condição imposta no item 2.7 do anexo 7 ao Contrato de Concessão, conforme demonstrado na tabela abaixo:

Quadro 02: Avaliação da condicionante estabelecida na cláusula 2.7 do Anexo 7 do Contrato de Concessão

Concessão	ANOS DE 2016 A 2019				Acréscimo tarifário?
	$\Delta IS_{2016/2017}$ (Lote)	$\Delta IS_{2017/2018}$ (Lote)	$\Delta IS_{2018/2019}$ (Lote)	$\Delta IS_{2018/2019}$ (Lote) $\leq \Delta IS_{ANOS ANTERIORES}$ (Lote)	
ECOPONTE	0,27	0,06	-0,28	Sim	Não

Fonte: Parecer 148 (2698448)

3.25. Por fim, a unidade técnica apresenta uma reflexão sobre uma possível ineficácia da metodologia contratual de aferição do Fator Q, visto que a qualidade da prestação dos serviços é avaliada tomando-se, dentre os vários serviços desenvolvidos pelas concessionárias, somente dois fatores: disponibilidade de pista (fruição de tráfego) e acidentes de trânsito com vítimas. Não se leva em conta os atendimentos médicos de emergência e os de socorro mecânico, bem como aspectos relativos às condições do pavimento, filas em praças de pedágio, etc.

3.26. Notificada sobre o entendimento técnico, a ECOPONTE apresentou suas considerações, contidas nos documentos SEI2930950 e 2914990, entendendo pela impossibilidade de cumprimento das três condicionantes impostas para aplicabilidade do Fator Q no Anexo 7 do seu Contrato de Concessão.

3.27. Informa ainda que, em análise pretérita, a unidade técnica concluiu que as concessionária MSVIA, Concebra e Via040 tiveram o direito de acréscimo tarifário em pauta, diante da verificação do cumprimento das condicionantes estabelecidas no Anexo 7, semelhantes ao Contrato da ECOPONTE.

3.28. Em resposta a manifestação, a unidade técnica encaminhou o Ofício Circular SEI Nº 323/2020/GEFIR/SINF/DIR-ANTT (2971826), informando que:

"Não houve qualquer alteração de sentido do texto disposto no item 2.7 e 3.7 do Anexo 7, presente no contrato de concessão da ECOPONTE e da ECO050, respectivamente, de forma a causar qualquer prejuízo às concessionárias. A norma ali presente foi redigida de forma clara e objetiva, qual seja: "A Concessionária não fará jus ao incremento da Tarifa Básica de Pedágio caso a variação do Indicador do Nível de Acidentes da rodovia seja igual ou inferior à variação do indicador nos anos anteriores." (grifou-se)

O Parecer nº 148/2020/GEFIR/SUINF/DIR demonstrou que o valor encontrado para a variação do Indicador do Nível de Acidentes ($\Delta IS_{2018/2019}$) foi menor que a variação dos anos anteriores ($\Delta IS_{2017/2018}$ e $\Delta IS_{2016/2017}$). Como se vê, foi aplicada, tão somente, a simples regra de verificar se um número é igual ou inferior a outro e executada a norma estabelecida, sem realizar qualquer interpretação/contextualização. Aplicou-se os estritos termos da avença, zelando-se pelo fiel cumprimento das cláusulas contratuais.

(...)

Como demonstrado acima, seguindo-se o regramento contratual, mesmo com a maior diminuição possível de acidentes em um ano (100%), a concessionária não teria direito ao incremento da tarifa de pedágio por meio do Fator Q. Fato que gera contradição entre o objetivo buscado por esse fator e sua metodologia de aplicação prescrita no contrato.

Vale ressaltar que situação semelhante ocorreu tanto para a ECOPONTE quanto para a ECO050, consoante Parecer nº 148/2020/GEFIR/SUINF/DIR. Nos dois casos concretos, as concessionárias apresentaram o menor índice de acidentes histórico e, cumprindo-se fielmente as regras trazidas no contrato, não obtiveram aumento na tarifa.

Até que se promova revisão/mudança na metodologia de aferição e cálculo do Fator Q, no tocante ao Indicador do Nível de Acidentes, decide-se pela sua inviabilidade de aplicação pela declarada antinomia existente e por não refletir em nada a realidade do que se deseja medir. "

3.29. Em resposta, a concessionária insurge-se contra o entendimento da unidade técnica e afirma que, caso a Gefir não reconsidere a apuração feita, ainda assim estaríamos diante do fato da unidade técnica ter identificado um vício no dispositivo contratual e declarado a sua ausência de validade(nulidade), sem se afastar o direito da Concessionária em ter reconhecido o incremento da tarifa referente ao Fator Q.

3.30. Diante da discussão, foi realizada consulta à Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANTT) no sentido de verificar se existe óbice jurídico que impeça a área técnica de afastar o elemento que provoca a contradição no dispositivo contratual, caso positivo, questionou se Resolução da ANTT poderia afastar o elemento previsto na cláusula 3.7 do Anexo 7 que causa o conflito descrito no expediente, Despacho Cipro (3194997).

3.31. Frente ao questionamento, a PF-ANTT acostou aos autos o Parecer 00268/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3672998) que conclui que:

"1) Caso a sentença lógica extraída da interpretação literal da cláusula 3.7 do Anexo 7 ao Contrato de Concessão Edital nº 01/2013 apresente conflito com o fim a que se destina a aplicação do Fator Q, existe óbice jurídico que impeça a área técnica da ANTT de afastar o elemento que provoca a contradição no dispositivo contratual ?

Não há óbice jurídico em se promover uma interpretação teleológica da cláusula contratual em apreço, desde que atendidas as recomendações que constam nos parágrafos 58 e 59 desta manifestação.

2) Em caso positivo, Resolução da ANTT pode afastar o elemento previsto na cláusula 3.7 do Anexo 7 que causa o conflito descrito no expediente?

Questionamento prejudicado" (grifo nosso)

3.32. Ademais, a PF-ANTT afirmou que a interpretação teleológica mais adequada à cláusula 2.7, do anexo 7 do contrato de concessão, é considerar que a concessionária fará jus a aplicação do fator Q caso apresente o seu melhor Indicador do Nível de Acidentes da rodovia. Adicionalmente,

recomendou que:

"58. Em se tratando de uma interpretação da cláusula contratual ou de um item do anexo do contrato de concessão, não seria necessário no caso impor a sua aplicação à celebração de termo aditivo, e tampouco à edição de norma regulamentar. Recomendável, contudo, que a interpretação proposta seja submetida à Diretoria colegiada dessa Agência, no âmbito da competência de deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação e sobre os casos omissos, conforme art. 11, XVII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução ANTT nº 5.810, de 03 de maio de 2018.

59. Com fulcro no art. 24 da Lei de Introdução ao Direito Brasileiro, e no art. 2º, parágrafo único, XII, da Lei nº 9.784, de 1999, recomenda-se desde já:

1. que não seja promovida revisão em processos anteriores já concluídos, se pautados em orientação geral diversa à época;
2. que adote com uniformidade esse entendimento jurídico para todos os demais contratos de concessão que contenham previsão de incidência do Fator Q em moldes idênticos ao caso em apreço;
3. que, em havendo divergência pontual com outro contrato de concessão, seja submetida a esta Procuradoria eventual dúvida jurídica na aplicação dessa interpretação;
4. que seja dada transparência e publicidade ao entendimento a ser firmado, propondo-se edição de súmula administrativa, conforme art. 106, III, do Regimento Interno dessa Agência."

3.33. Diante do entendimento da PF-ANTT, diligenciei a unidade técnica, por meio do Despacho 3826919, para que: (i) fosse informado se o entendimento proposto para a aplicação do Fator Q na revisão tarifária da ECOPONTE é o mesmo aplicado nos demais contratos de concessão, que contém a previsão de incidência do Fator semelhante ao caso em apreço; (ii) a unidade procedesse as simulações do escalonamento da aplicação do fator Q da ECOPONTE, de forma a evitar grandes oscilações tarifárias, nos termos do item 2.8, do Anexo 7, do Contrato de Concessão e, por fim, (iii) fosse avaliado a recomendação da PF-ANTT quanto a edição de súmula administrativa, com o objetivo de dar transparência e publicidade ao entendimento da Agência quanto a aplicação do Fator, bem como informe quais ações estão sendo tomadas para implementar a referida recomendação.

3.34. Conforme já mencionado no item 2.27 deste voto, a unidade técnica informou que o entendimento jurídico exarado no Parecer n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU vem sendo aplicado para todos os demais contratos de concessão, ademais apresentou efeitos finais da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Ecofonte, considerando um Fator Q igual a -3,00% (três por cento negativo), sendo que o Fator Q restante de -7,21% será computado na aplicação do Fator C nos anos posteriores e, por fim, informou que a proposta de súmula foi proposto no âmbito do processo Administrativo 50500.365909/2019-66, que trata da 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO050.

3.35. Superada a discussão sobre a interpretação da cláusula 2.7 do Anexo 7 ao Contrato de Concessão da ECOPONTE, na qual a Procuradoria emitiu o Parecer n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3415789), passou a tomar relevância o debate sobre a metodologia contratual de aferição do Fator Q.

3.36. Conforme levantado pelo Diretor Weber Ciloni, Diretor-Relator do processo Administrativo 50500.365909/2019-66, que trata da 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO050, Despacho DWE4022620, a metodologia contratual de aferição do Fator Q apresenta incongruências que podem levar a um incremento na tarifa de pedágio superior à melhoria propiciada nas condições de segurança dos usuários.

3.37. Para demonstrar as distorções identificadas da metodologia, faz-se necessário analisar os dados da concessionária. O gráfico abaixo apresenta o histórico dos números de acidentes com vítimas ocorridos na ECOPONTE, fator utilizado na metodologia estabelecida no referido Anexo 7:

Gráfico 01: histórico de acidentes da ECOPONTE



Fonte: Parecer 148/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2698448)

3.38. A título ilustrativo, no que pese os cálculos do Indicador do Nível de Acidentes considerar o tráfego (ajustado pelo VDMA da rodovia), conforme demonstrado pela fórmula constante no item 3.21 deste voto, da análise dos dados de números de acidentes na ECOPONTE, verifica-se que, em números absolutos, no ano de 2019, a concessionária não apresentou a menor quantidade histórica de acidentes na rodovia. Na verdade, apresentou um aumento de 0,64% em relação ao ano de 2016, primeira vez em que foi feita a aferição e ano em que a concessionária obteve o seu melhor resultado. Mesmo olhando os resultados ajustados pelo VDMA, a variação do nível de acidentes comparado ao ano de 2016 foi de -2,3%, enquanto que o impacto na tarifa de pedágio proposto para a revisão tarifária em análise é de 10,21%. Fato que deveria ser levado em consideração, haja vista que o objetivo contratual estabelecido para o Fator Q é incrementar a Tarifa Básica de Pedágio na mesma

proporção da melhoria propiciada nas condições de segurança dos usuários. Situação que pode não ser a observada no presente caso e evidencia a necessidade de se realizar a revisão da metodologia contratual do Fator Q.

3.39. Além de corrigir as incongruências encontradas na metodologia, também se faz necessário estabelecer procedimentos de validação das informações encaminhadas pela concessionária à ANTT, informações essas utilizadas no cálculo do fator Q, e pacificar e uniformizar interpretações de cláusulas contratuais atinentes ao Fator, a exemplo do entendimento dado pela Procuradoria por meio do Parecer n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3415789) à cláusula 2.7 do anexo 7 ao Contrato de Concessão.

3.40. Diante da evolução do debate sobre a metodologia contratual de aferição do Fator Q, entendo que não deve ser editado uma súmula, conforme proposto pela PF-ANTT, por meio do Parecer n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3415789), visto que o que está em discussão não é tão somente tornar público a interpretação de uma norma, mas sim a necessidade de revisitar a norma contratual relacionada a aplicação do referido Fator, para isso, compreendo que seja necessário a edição de uma Resolução, ato normativo adequado para regulamentar a matéria. Por meio da Resolução, a ANTT poderá estabelecer metodologia mais aderente aos objetivos pretendidos ao Fator Q, trazendo uniformidade para todos os Contratos de Concessão que contenham a previsão de incidência de tal Fator e transparência na formulação do novo regramento.

3.41. Quanto a necessidade de revisão do Fator Q, o próprio contrato da ECOPONTE estabelece que metodologia será revista quinzenalmente, conforme cláusulas transcritas abaixo:

Contrato de Concessão

"17.4.3 O Fator Q será revisto, quinzenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro."

Anexo 7 - Fator Q

"1.6 Os parâmetros de aferição do Indicador de Qualidade serão revistos pela ANTT a cada 5 (cinco) anos, nos termos do Contrato."

3.42. Observa-se, dessa forma, que o próprio contrato previu a necessidade de potenciais aperfeiçoamentos periódicos na metodologia, sem que a referida revisão seja considerada fato ensejador de reequilíbrio econômico-financeiro. Depreende-se da leitura dos dispositivos acima que a metodologia estabelecida no Contrato de Concessão vigorará por 5 (cinco) anos e, após este período, a ANTT revisará a metodologia de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário.

3.43. Contudo, os dispositivos contratuais que regramentam a revisão periódica da metodologia de aferição do Fator Q não são claros ao estabelecer o marco temporal inicial para a contagem dos 5 (cinco) anos. Diante da falta de clareza dos dispositivos contratuais, diligenciei à PF-ANTT para que me informasse:

1. Qual a interpretação deve-se dar aos prazos de revisão do Fator Q previstos nas cláusulas 17.4.3 do Contrato de Concessão e 1.6 do Anexo 7 - Fator Q? O prazo estabelecido deve contar a partir do início da concessão, da cobrança do pedágio ou da primeira aferição do índice de acidentes?
2. Com base na interpretação dada às cláusulas da revisão quinzenal, a revisão tarifária em análise encontra-se dentro dos 5 (cinco) anos iniciais?
3. Caso a ANTT esteja em mora com a primeira revisão quinzenal do Fator Q da ECOPONTE, a Agência poderia sobrestar a aplicação do referido fator até que seja revista a metodologia (sem prejuízo da aplicação da nova metodologia para os anos que ficaram sobrestados)?

3.44. Em resposta, a PF-ANTT informou, por meio do Parecer n. 00438/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4192989), que:

1. "No caso sob análise, considerando que o início da concessão, da cobrança de pedágio e da aferição coincidem no dia 01/06/2015, entendo que este é o marco inicial para a contagem dos 5 anos para a revisão dos parâmetros do Fator Q e do IA, conforme previstos no contrato;"
2. "A revisão tarifária em análise refere-se ao 5º ano de concessão, encontrando-se, portanto, dentro dos 5 anos iniciais. A revisão do Fator Q pode ser realizada pela ANTT a qualquer tempo após o dia 01/06/2020;"
3. "A ANTT não se encontra em mora na revisão do Fator Q, posto que tal revisão constitui prerrogativa da Agência, não obrigação. Tendo em vista que o contrato atribui à ANTT poderes revisionais amplos em relação ao Fator Q, a cada 5 anos, cabe exclusivamente à Agência a modelagem desse instrumento de incentivo, o que abrange, inclusive, a possibilidade de suspensão de sua aplicação até que a revisão seja promovida. Caso se opte pela suspensão, é recomendável que sejam as concessionárias comunicadas com a devida antecedência, evitando-se a frustração de eventuais expectativas quanto à aplicação da modelagem atual em revisões futuras."

3.45. Diante do exposto, em respeito ao princípio da segurança jurídica, entendo que deve-se aplicar a metodologia contratual para aferição do Fator Q, e eventuais ajustes metodológicos devem ser feitos respeitando os termos do contrato, em especial, os marcos temporais definidos na avença. No caso em análise, conforme manifestação da PF-ANTT, a revisão tarifária encontra-se dentro dos 5 (cinco) anos iniciais do contrato, podendo a metodologia ser revista após o dia 01/06/2020.

3.46. De acordo com José Afonso da Silva, "a segurança jurídica consiste no conjunto de condições que tornam possível às pessoas o conhecimento antecipado e reflexivo das consequências diretas de seus atos e de seus fatos à luz da liberdade reconhecida". Nesse condão, entendo que as

decisões regulatórias devem ser dosadas para que promovam a estabilidade das relações jurídicas e a confiança legítima, condições *sine qua non* para a promoção da segurança jurídica.

3.47. Diante do exposto, proponho ao colegiado que o Fator Q seja aplicado nesta revisão conforme o regramento contratual e que a Surod seja notificada para que promova a revisão da metodologia do referido fator, nos termos do estabelecido no Contrato de Concessão.

3.48. Superada a discussão sobre a aplicação ou não do regramento contratual do Fator Q, passo a análise da proposição da unidade técnica ao escalonamento do acréscimo tarifário referente ao Fator, a fim de evitar grandes oscilações tarifárias, nos termos do item 2.8, do Anexo 7 do Contrato de Concessão, *in verbis*:

"Se da aplicação do Indicador do Nível de Acidentes da Rodovia resultar acréscimo superior a 3% (três por cento) sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio, o acréscimo poderá, a critério da ANTT, alternativamente à sua aplicação no valor da Tarifa Básica de Pedágio, ser computado na aplicação do Fator C nos anos posteriores, buscando evitar grandes oscilações tarifárias."

3.49. Conforme consta na Nota Técnica SEI N° 4023/2020/GEGEF/SUROD/DIR4008686), a unidade técnica propõe a aplicação de 3% na presente revisão e computar o restante, equivalente à 7,21%, na aplicação do Fator C nos anos posteriores.

3.50. Diante do exposto na Nota Técnica retromencionada, coaduno com a proposta de aplicação do percentual de 3% do Fator Q nesta revisão e o restante via Fator C das revisões posteriores. Destaco que, conforme disposto no item 2.3, do Anexo 6 do Contrato de Concessão, transcrito abaixo, o saldo da conta C utilizado no cálculo do Fator C não será, necessariamente, aplicado de forma integral na próxima revisão tarifária, a Agência poderá optar por aplicar um montante inferior ao total do saldo para evitar grandes oscilações tarifárias.

"2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da conta C para evitar grandes oscilações tarifárias."

FATOR D

3.51. O fator D é um item da revisão ordinária, correspondente à avaliação do atendimento das obrigações relativas à "Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias" (1ª Parte), e dos Parâmetros de Desempenho da "Frente de Recuperação e Manutenção" (2ª Parte).

3.52. De acordo com o item 3.2 do Anexo 5 do Contrato de Concessão da ECOPONTE, o componente do Fator D referente às obras e serviços da "Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias", com aferição de competência da Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional do Rio de Janeiro (COINF/URRJ), somente tem efeito a partir da revisão ordinária imediatamente subsequente à avaliação do recebimento de cada parcela anual das obras de duplicação pela ANTT. O marco inicial para a contagem de 12 meses para cada meta anual ocorreu um ano após o início da concessão da ECOPONTE.

3.53. A Gefir, gerência responsável pela apuração do Fator D, apresentou, por meio do Parecer n° 178/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2928632), de 11/03/2020, o cálculo consolidado da estimativa de Desconto de Reequilíbrio (Fator D) referente à apuração da 1ª Parte - Frente de Melhorias - relativo ao 5º ano concessão, no valor de 1,669%.

3.54. De acordo com a unidade técnica, no que tange à aplicação da 2ª parte do Fator D, relativo ao 5º ano de concessão (parâmetros de desempenho), a análise demanda um tempo maior para a aferição, por isso, só será considerada na próxima revisão tarifária (via Fator C).

3.55. Portanto, será aplicado um Fator D parcial na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão, com base em uma estimativa de percentual para a 1ª parte (Frente de Melhorias). A 2ª parte do Fator D (Frente de Manutenção), que leva um tempo maior para apuração, bem como o percentual definitivo da 1ª parte (se diferir do percentual estimado), serão corrigidos via Fator C (perda ou ganho de receita), na revisão ordinária subsequente à sua apuração.

FATOR C

3.56. Conforme consta na Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUROD/DIR301707), por meio do Fator C a unidade técnica revisa a TBP visando reequilibrar os impactos negativos ou positivos sobre as receitas da concessionária ocorridos no ano concessão anterior à data de revisão. Todavia, no caso da ECOPONTE, uma vez que a data-base de reajuste/revisão coincide com o início do ano-concessão, não há tempo hábil para se apurar as receitas da concessionária relativas ao ano-concessão imediatamente anterior, e por essa razão, são tratados no Fator C os eventos com uma defasagem de dois anos em relação àquele que se inicia na data de reajuste/revisão. Portanto, para a presente análise, em se tratando de uma revisão prevista para entrar em vigor no início do 6º ano de concessão, será procedido os reequilíbrios relativos ao 4º ano (01/06/2018 a 31/05/2019), além de correções e ajustes relativos a anos anteriores.

3.57. A metodologia de aplicação do Fator C encontra-se no Anexo 6 do Contrato de Concessão. Destaca-se que o referido anexo prevê que:

"2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias."

2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte.

2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista na subcláusula 21.5 do Contrato definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao Fator C de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.11.

Taxa Juros = [(1+i) x (1+f)] - 1

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio – IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxx) do Contrato.

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista na subcláusula 21.5 do Contrato.”

3.58. A unidade técnica ressalta que, de acordo com o artigo 5º da Resolução ANTT nº 5.850/2019, os montantes dos eventos considerados no cálculo do Fator C devem ser atualizados a preços do ano concessão de referência da revisão em curso. Assim, na presente análise, os montantes dos eventos considerados no cálculo do Fator C foram atualizados a preços do 6º ano concessão, com base no IRT apresentado no item 3.9 deste voto.

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

IRT provisório, arredondamento e atraso na aplicação do reajuste

3.60. Neste item é feita a atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no 4º ano de concessão (entre 01/06/2018 e 31/05/2019), compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento, utilização de IRT provisório e eventual atraso na concessão do reajuste e revisão no ano anterior.

3.61. Conforme consta na Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR3\$01707), o IRT apurado para reajustar a tarifa vigente no 4º ano concessão foi de caráter definitivo (IRT definitivo = 1,31244), não há valor a ser calculado para inclusão na Conta C.

3.62. Quanto ao arredondamento tarifário, conforme consta na Nota Técnica retromencionada, a unidade técnica procedeu o cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada (R\$ 4,30) e correspondente volume de tráfego real no ano 4; e (ii) a receita que seria obtida utilizando-se a tarifa sem arredondamento (R\$ 4,29042), e com o volume de tráfego real no ano 4. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 303.721,70, devidamente reajustado.

3.63. No que tange ao atraso na aplicação da revisão/reajuste do ano anterior, a unidade técnica informa que a Deliberação nº 304, de 30 de maio de 2018, entrou em vigor a partir da zero hora do dia 5 de junho de 2018, portanto, houve um atraso de 4 dias em relação à data prevista para entrada em vigor da nova tarifa (1º de junho), conforme critério contratual.

3.64. Diante disso, a Gegéf procedeu a apuração do saldo a ser destinado à Conta C decorrente do atraso de 4 dias na aplicação do reajuste/revisão, conforme consta na Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR3\$01707), por meio do procedimento de cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada (não arredondada) e correspondente volume de tráfego real no ano 4, proporcional ao período de atraso; e (ii) a receita que seria obtida a partir da tarifa não arredondada aprovada na Deliberação nº 304, e correspondente volume de tráfego real no ano 4 proporcional ao período de atraso. Após este cálculo, chegou-se em um saldo positivo de R\$ 63.823,62, a preços correntes do ano 6.

Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real (4º ano concessão)

3.65. Trata-se do passivo de arrecadação em razão dos eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15. Para o 4º ano concessão (de 01/06/2018 a 31/05/2019), ora sob análise, a unidade técnica projetou uma perda de tráfego devido aos eixos suspensos de 0,3183%. Com a disponibilidade de dados de tráfego real do 4º ano concessão, foi possível aferir a perda efetiva de tráfego em razão dos eixos suspensos, que ficou em 0,2547%, portanto, abaixo da projetada.

3.66. Conforme consta na Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR3\$01707), a unidade técnica aferiu a diferença entre a receita devida (considerando a perda real de tráfego) e a receita recebida pela concessionária (com base na perda projetada) considerando: (i) dados de tráfego equivalente real do ano 4; (ii) tarifas sem arredondamento que foram praticadas (com base na perda projetada); e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base na perda efetiva de tráfego. Essa diferença, reajustada para preços correntes do 6º ano concessão, é o saldo a ser repassado à “Conta C”.

3.67. De acordo com o cálculo, foi apurado um saldo negativo de R\$ 90.667,64, em decorrência do ajuste de eixos suspensos, por meio de acréscimo à Conta C e posterior aplicação do Fator C.

Receitas extraordinárias e custos associados

3.68. Conforme salientado pela unidade técnica, o repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, onde ficou estabelecido:

“Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.

§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior da concessão, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

3.69. Por sua vez, a Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, estabeleceu que:

"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;

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão."

3.70. As receitas extraordinárias auferidas pela ECOPONTE e os custos diretamente associados, foram apurados pela Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico-Financeiro (CODEF/GEGEF), conforme consta na Nota Técnica nº 1082/2020/GEREF/SUINF/DIR (3101466).

3.71. De acordo com os cálculos realizados pela unidade técnica, tendo como base o estabelecido na Resolução ANTT nº 5.850, de 17/07/2019, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, referente ao 4º ano concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ 4.777.424,35, a preços correntes do ano 6.

3.72. Conforme consta na Nota Técnica SEI Nº 2383/2020/GEGEF/SUROD/DIR (3501707), além de apresentar o montante das receitas extraordinárias auferidas no 4º ano concessão, bem como os custos diretamente associados, a ECOPONTE protocolou na ANTT a carta EPON-GAC 219/2020 (2747481), de 20/02/2020 (processo 50500.007612/2020-12), em que solicita:

"a) Que seja feito reajuste no cálculo da modicidade tarifária relativo aos anos 2 e 3 de Concessão contemplando os custos diretamente associados às receitas realizados nestes anos;

b) Que seja feito reajuste no cálculo da modicidade tarifária relativo aos anos 1, 2 e 3 da concessão contemplando o ajuste relativo à inclusão do valor das alíquotas de Imposto de Renda e de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido no cálculo da modicidade tarifária das receitas acessórias."

3.73. Quanto ao pleito da concessionária, a CODEF/GEGEF, por meio da Nota Técnica nº 868/2020/GEREF/SUINF/DIR (2878481), analisou os custos classificados como diretamente associados às Receitas Extraordinárias nos anos 2 e 3 da concessão. Os dispêndios apresentados pela concessionária foram: consumo de energia dos refletores, assessoria jurídica e manutenção de painéis. Conforme explicitado na citada Nota Técnica, a CODEF/GEGEF entende que estas mensurações não satisfazem as exigências do arcabouço normativo afeto às receitas extraordinárias atualmente em vigor.

3.74. No que tange ao item b, a GEGEF/SUROD entende que a Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias, não possui efeito retroativo, conforme exposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, para o caso do Fator D, transcrito parcialmente a seguir:

"- À luz das disposições contratuais vigentes (seja do contrato da VIABAHIA, ECO 101 e os demais da Terceira Etapa das Concessões Rodoviárias) há amparo legal ou contratual para a incidência do desconto de reequilíbrio ou Fator "D" apenas sobre uma parcela da TBP, conforme preconizado nestes autos?

24. Sim. Como dito acima, a interpretação dada pela SUINF aos dispositivos contratuais parece-nos sim condizente com a lógica com que foi instituído o desconto de reequilíbrio.

- Por outro lado, tratando-se de nova interpretação, poderá ser aplicada retroativamente ou apenas para os eventos ocorridos após a publicação da norma que abrigará a interpretação inovadora?

25. Não é possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999. A Agência haverá de dar ao dispositivo a interpretação - agora normatizada na resolução a ser editada - a partir da sua entrada em vigor. Estando vigente a resolução, os atrasos/inadimplementos atribuíveis ao concessionário, mesmo ocorridos anteriormente, deverão de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los."

3.75. Portanto, de acordo com a unidade técnica, Nota Técnica SEI Nº 2383/2020/GEGEF/SUROD/DIR (3501707), não há correção a ser feita nos cálculos de repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias realizados em revisões tarifárias anteriores à publicação da citada Resolução.

Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

3.76. O Contrato de Concessão estabelece as regras de aplicação do RDT, conforme destacado abaixo:

"15.1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente destinar R\$ 420.718,15 (quatrocentos e vinte mil, setecentos e dezoito reais e quinze centavos) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.

15.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

15.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1.1, 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."

3.77. A Gerência de Regulação Rodoviária – GERER, antiga Gerência de Regulação e Outorga de Rodovias – GEREG, analisou a prestação de contas de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) relativa ao 4º ano concessão, enviada pela Ecoponte através da Carta EPON - GAC 00452/2020 (50500.036298/2020-85). Conforme consta na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2097/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR (3416674), o valor aprovado é da ordem de R\$ 534.457,57, a preços do ano 4.

3.78. O valor da verba disponível de RDT foi corrigido com o mesmo índice de reajuste da

TBP. Com a aplicação do IRT, a concessionária poderia utilizar o valor total de R\$ 552.169,13. O repasse à modicidade tarifária é calculado pela diferença entre: a verba anual prevista de RDT e o total de gastos aprovados para aquele ano.

3.79. Diante do exposto, o repasse à modicidade, por meio da Conta C, resultou em um saldo negativo de R\$ 19.032,55, a preços correntes do ano 6.

Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

3.80. Quanto a esse tema, o Contrato de Concessão disciplina que:

"14.11 Segurança no Trânsito

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

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 536.629,86 (quinhentos e trinta e seis mil, seiscentos e vinte e nove reais e oitenta e seis centavos), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária"

3.81. De acordo com o Edital nº 001/2015, a verba anual para segurança no trânsito ficou distribuída da seguinte forma:

- R\$ 375.640,90, a preços iniciais, destinada ao aparelhamento da PRF; e
- R\$ 160.988,96, a preços iniciais, destinada a programas de redução de acidentes.

3.82. Conforme explanado na Nota Técnica SEI nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR2453198), encontra-se em fase de elaboração um convênio entre a Concessionária ECOPONTE, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) e a ANTT, visando ao aparelhamento necessário para execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização do tráfego da rodovia BR 101/RJ - Ponte Rio Niterói.

3.83. A unidade técnica ressalta que, diante da não existência, até o momento, do convênio em questão, e da não utilização da verba de aparelhamento da PRF, a GEFIR propõe que o valor integral da verba seja revertido à modicidade tarifária. Com a aplicação do IRT referente ao ano 6, foi destinado à Conta C o valor total negativo de R\$ 529.777,86, relativo ao aparelhamento da PRF.

3.84. Quanto ao apontamento constante no Parecer n. 00268/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3672998), a unidade técnica será notificado sobre a recomendação constante no item 13 do referido parecer, sem prejuízo no prosseguimento da análise da revisão tarifária em apreço, nos termos do referido Parecer.

3.85. No que tange à verba destinada a programas de redução de acidentes, conforme exposto Nota Técnica SEI nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR2453198), a própria concessionária informa que não houve dispêndios para o 4º ano concessão, não sendo apurados quaisquer valores. Com isso, a verba contratual de R\$ 160.988,96 (a preços iniciais) foi integralmente revertida à modicidade tarifária. Com a aplicação do IRT referente ao ano 6, foi destinado à Conta C o valor total negativo de R\$ 227.047,66, relativo ao programa de redução de acidentes.

Cálculo do Fator C

3.86. Conforme exposto na Nota Técnica SEI Nº 2383/2020/GEFIR/SUOD/DIR3401707), foram considerados os seguintes eventos no saldo da Conta C e respectivos montantes:

Quadro 03: Eventos considerados na Conta C

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Arredondamento	-303.721,70
Atraso na concessão do reajuste/revisão anterior	63.823,62
Eixos Suspensos - subst. projetado pelo real	-90.667,64
Receitas Extraordinárias (Ano 4)	-4.777.424,35
RDT (ano 4)	-19.032,55
Segurança no trânsito: PRF (ano 4)	-529.777,86
Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 4)	-227.047,66

Saldo Conta C	-5.883.848,13
---------------	---------------

Fonte: Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR (3501707)

3.87. De acordo com o cálculo realizado pela unidade técnica, tendo como base a fórmula paramétrica constante no item 2 do Anexo 6 ao Contrato de Concessão, o Fator C calculado foi negativo de R\$ 0,21005.

Eventos inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais

3.88. Por meio da Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR(3501707), a Gegef informa que, atualmente, a concessionária possui os seguintes Fluxos de Caixa Marginais (FCM):

- FCM de TIR igual a 9,43% (FCM1), criado em 2017, por ocasião da 2ª Revisão Extraordinária (Resolução nº 5.347, de 24/05/17); e
- FCM de TIR igual a 9,95% (FCM2), criado em 2018, por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária (Resolução nº 5.757, de 28/02/18).

3.89. Adicionalmente, informa que na presente revisão não foi aberto novo Fluxo de Caixa Marginal, tendo em vista que não houve inclusão de novos investimentos.

Substituição do tráfego projetado pelo real nos FCMs

3.90. Conforme o art. 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, o tráfego projetado deve ser anualmente substituído pelo volume de tráfego real do ano anterior nos Fluxos de Caixa Marginais (FCMs), por ocasião da revisão ordinária.

3.91. No caso da presente revisão da ECOPONTE, o FCM considera a substituição do tráfego projetado (EVTEA) pelo real até o 4º ano de concessão, conforme Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR (3501707).

3.92. Conforme informado pela unidade técnica, o tráfego projetado para o 4º ano concessão foi substituído pelo tráfego real, e o reequilíbrio foi realizado no FCM1 e no FCM2. Cumpre observar que o tráfego real ficou ligeiramente abaixo daquele projetado (em total de veículos equivalentes). Consequentemente, a substituição do tráfego projetado pelo real resultou em impacto tarifário positivo, com acréscimo da TBP de R\$ 0,00006 no FCM1, e acréscimo de R\$ 0,00219 no FCM2.

Avaliação da necessidade de atualização da curva de tráfego nos Fluxos de Caixa Marginais

3.93. De acordo com o previsto no Art. 5º da Resolução nº 3.651/2011, a ANTT poderá revisar a projeção de tráfego nos fluxos marginais:

"Art. 5º Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de tráfego, a ANTT realizará, quando da revisão ordinária, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais de que trata o inciso II, do art.2º, com vistas a ajustar os dados da projeção de tráfego aos dados reais apurados durante a vigência do contrato de concessão.

§ 1º A revisão a que se refere o caput deste artigo poderá, adicionalmente, de comum acordo entre as partes, considerar outras informações apuradas durante a vigência do contrato de concessão, para fins de substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal."

3.94. De acordo com o §4º do artigo 3º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16/07/2019, transcrito a seguir, a projeção de tráfego deve ser revista quando a soma dos impactos tarifários devido à substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais for igual ou superior a 0,5%, para mais ou para menos:

"Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

§ 4º A projeção de tráfego deverá ser revista sempre que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs possua intervalo de, para mais ou para menos, 0,5%, quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real."

3.95. Conforme avaliado pela unidade técnica, Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUOD/DIR (3501707), o somatório dos impactos tarifários devido à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2) totalizou um percentual de 0,07% (em relação à TBP final resultante da presente revisão, antes da aplicação dos Fatores X, Q, D e C) - portanto, inferior a 0,5%. Dessa forma, não houve necessidade de atualização da curva de tráfego nos FCMs.

Alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER

3.96. A Gefir analisou as obras, os serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária, conforme consta na Nota Técnica SEI N° 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), complementada pela Nota Técnica SEI N° 2012/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3370228).

3.97. Após a análise técnica, foram alterados os seguintes itens do PER:

Quadro 04: Impacto na TBP/km dos eventos considerados PER – FCM1 e FCM2

Fonte	Item	Tarifa
-------	------	--------

EVENTOS	PER	TIPO	PI (R\$)
Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM1)			
-	-	-	-
Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM2)			
Sistema de Informações Rodoviárias (SIR) – Operação e Conservação	4.3	COp	-0,00043
Sistema de Informações Rodoviárias (SIR) – Operação e Conservação - custos administrativos	4.4	COp	-0,00003

Fonte: Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUROD/DIR (3501707)

3.98. Conforme consta na Nota Técnica SEI N° 2012/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3370228), o Projeto do Sistema de Informações Rodoviárias - SIR foi incluído como investimento na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, na oportunidade foram consideradas a instalação e manutenções mensais à partir de Agosto de 2019, todavia, conforme consta na Nota Técnica, a ativação do link da ECOPONTE ocorreu em 03/12/2019, o que faz necessário o ajuste na presente revisão tarifária.

Resultados dos eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais

3.99. O quadro abaixo, extraído da Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUROD/DIR (3501707), apresenta as tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais FCM1 e FCM2 após o lançamento dos eventos elencados acima:

Quadro 05 – Fluxo de Caixa Marginal

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM1 (TIR 9,43%)	0,00171
FCM2 (TIR 9,95%)	0,06572
Total	0,06743

Fonte: Nota Técnica SEI N° 2383/2020/GEGEF/SUROD/DIR (3501707)

EFEITO TARIFÁRIO FINAL

3.100. Após as análises e as alterações percentuais da TBP citadas neste voto, passa-se ao resumo dos efeitos inseridos nesta revisão:

- Fator D, o cálculo realizado pela unidade técnica indicou a aplicação de um desconto de reequilíbrio de 1,669%;
- Com relação ao Fator Q, buscando evitar grandes oscilações tarifárias, será aplicado 3% na presente revisão e computado o restante, 7,21%, na aplicação do Fator C nos anos posteriores
- No que tange ao Fator C, o impacto tarifário calculado foi negativo de R\$ 0,21005;
- Além da aplicação desses fatores, foram feitos alguns ajustes no fluxos de caixa marginais para corrigir os dados projetados, que foram inseridos na revisão tarifária passada. O efeito tarifário desses ajustes, representa uma variação tarifária de R\$ 0,06743;
- Por fim, foi realizado o processo de reajuste com vistas à recomposição tarifária, que indicou o percentual de 2,40% (dois inteiros e quarenta centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA.

3.101. Assim, realizados os cálculos da Tarifa de Pedágio, considerando os efeitos da revisão e do reajuste, chegou-se a Tarifa de Pedágio, antes do arredondamento, de R\$ 4,28115 para R\$ 4,59081, resultando no Acréscimo da tarifa de pedágio de 7,23% (sete inteiros e vinte e três centésimos percentuais).

3.102. Após o arredondamento, a tarifa sofre um acréscimo de 6,98% (seis inteiros e noventa e oito centésimos por cento), passando de R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos) para R\$ 4,60 (quatro reais e sessenta centavos), conforme tabela abaixo:

Quadro 06 : Praça de pedágio P1

Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados(R\$)
	Automóvel, caminhonete e				

1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1	4,60
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-tractor e furgão	2	Dupla	2	9,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	6,90
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	13,80
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simple	2	9,20
6	Caminhão com reboque e caminhão tractor com semi-reboque	4	Dupla	4	18,40
7	Caminhão com reboque e caminhão tractor com semi-reboque	5	Dupla	5	23,00
8	Caminhão com reboque e caminhão tractor com semi-reboque	6	Dupla	6	27,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simple	0,5	2,30

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto, VOTO por VOTO por aprovar a 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A, que alterará a TBP em 6,98% (seis inteiros e noventa e oito centésimos por cento), após o arredondamento, passando de R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos) para R\$ 4,60 (quatro reais e sessenta centavos)

Brasília, 06 de outubro de 2020.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



Documento assinado eletronicamente por DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor, em 09/10/2020, às 10:04, 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 3794433 e o código CRC A4E2A1C1.

Referência: Processo nº 50500.020439/2020-48

SEI nº 3794433

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