



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 86/2021

OBJETO: CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS MINAS GERAIS GOIÁS S/A - ECO050 - PROPOSTA PARA APROVAÇÃO DA 6ª REVISÃO ORDINÁRIA, DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E DO 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

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.000478/2021-18

PROPOSIÇÃO PRG DESPACHO n. 01324/2021/PF-ANTT/PGF/AGPARECER n. 00184/2021/PF-ANTT/PGF/AGUNOTA n. 00214/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de aprovação do 2º Termo Aditivo ao Contrato de concessão relativo ao Edital nº 001/2013 firmado com a Concessionária de Rodovia Minas Gerais Goiás S.A. - Eco 050, e de aprovação da 6ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

2. DOS FATOS

2.1. No dia 5/1/2021, por meio do Despacho (SEI4880572), a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias - Gegef informou à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - Gefir, ambas da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, que a vigência da 6ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária de Rodovia Minas Gerais Goiás S.A. (Eco 050) estava prevista para o dia 12/4/2021. Por isso, solicitou informações relacionadas à existência de descumprimento de alguma cláusula técnica-operacional do contrato de concessão e de algum óbice para aprovação do pleito.

2.2. No dia 6/1/2021, a Gefir emitiu o Despacho (SEI4892516), por meio do qual informou que não há descumprimento de cláusula técnica-operacional que a inabilite ao processo de revisão e reajuste tarifários e que existem 34 (trinta e quatro) Processos Administrativos Simplificados - PAS atuados em desfavor da concessionária. Diante dessas informações, manifestou-se favorável ao prosseguimento do pleito.

2.3. No dia 19/3/2021, a Gegef apresentou a Nota Técnica nº 1235/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI549959), por meio da qual fez a análise preliminar do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ressalte-se que a área técnica propõe a correção de um erro matemático na fórmula do Fator C, mediante a celebração de Termo Aditivo, para que seja aplicada já nesta oportunidade, conforme detalhado nos autos do Processo Administrativo nº 50500.046410/2020-96 (Nota Técnica nº 2029/2020/GEREF/SUINF/DIR - SEI381877 e Parecer nº 00237/2020/PF-ANTT/PGF/AGU - SEI 3614501).

2.4. Nesse mesmo dia, a Gegef endereçou ao Diretor-Presidente da Concessionária o Ofício nº 8695/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI747398), assegurando à concessionária o direito de se manifestar, no prazo de 15 dias, acerca dos resultados preliminares, os quais foram remetidos à concessionária nos dias 22 e 23/3/2021, por meio dos e-mails (SEI 5778499 e SEI 5794045).

2.5. No dia 1/4/2021, nos autos do Processo Administrativo nº 50500.028019/2021-91, a concessionária apresentou a Carta ECO050-GAC-0188-2021 (SEI5915784), em que teceu suas considerações sobre os resultados preliminares.

2.6. Diante disso, a Gegef exarou a Nota Técnica nº 2528/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 6345236), de 18/5/2021, apresentando os novos resultados da análise reequilíbrio econômico-financeiro acerca da 6ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Eco 050.

2.7. Em atendimento ao art. 50, § 1º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT, e à Portaria DG nº 342, de 5/7/2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 259/2021 (SEI6368375), propondo a aprovação do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ademais, remeteu à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE do Ministério da Economia, por meio do e-mail (SEI6761687), o Ofício nº 12759/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI887737), informando os resultados alcançados.

2.8. No dia 31/5/2021, os autos foram encaminhados à Procuradoria-Federal junto à ANTT - PF/ANTT, conforme consta no Despacho (SEI 6508781).

2.9. Por sua vez, a PF/ANTT emitiu o Despacho nº 01324/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI

6913356), a Nota nº 00214/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE6998747) e o Parecer nº 00184/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE6913361), informando que, até o momento, não havia decisão judicial ou extrajudicial que impedisse o prosseguimento do processo e, quanto à proposta, entendendo pela sua legitimidade, ressaltadas algumas recomendações.

2.10. Restituídos os autos à Surod, foi emitido o Despacho (SEI6951082), informando que foi atualizada a minuta de termo aditivo, antes as alterações sugeridas, e, por meio do Despacho (SEI 6991248), avaliou as demais recomendações da PF/ANTT.

2.11. No dia 24/6/2021, os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria, para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.12. No dia 25/6/2021, a concessionária enviou e-mail (SEI7022370) à Surod, apresentando as informações dos representantes legais da Concessionária, para preenchimento do termo aditivo.

2.13. No dia 30/6/2021, nos autos do Processo Administrativo nº 50500.060276/2021-17, a Eco050 protocolou a Carta ECO050-GAC-0387-2021 (SEI7079631), em que informou que não houve tempo suficiente para que a Surod avaliasse a 2ª parte do Fator D e, por isso, a área técnica entendeu por replicar o percentual apurado no ano anterior.

2.14. Em virtude disso, no dia 1/7/2021, restitui os autos à Surod pelo Despacho (SEI 7093686), para conclusão da análise da 2ª parte do Fator D e devidos ajustes nos cálculos propostos, por entender que a proposta de replicação do percentual aplicado no exercício anterior não encontra amparo contratual.

2.15. No dia 6/7/2021, conforme consta no Despacho (SEI7184847), a Surod solicitou orientação quanto à realização da diligência, haja vista que a concessionária ainda não havia apresentado o Relatório do Índice de Condição do Pavimento, bem como o fato de que estavam pendentes de análise os relatórios de monitoração de Sinalização Vertical e Horizontal, entregues em 8/6/2021, e os Relatórios elaborados pela RTA Engenheiros Consultores Ltda., encaminhados no dia 30/6/2021. Diante disso, apresentou duas opções, a saber: a) elaborar, de maneira imediata, o parecer parcial do fator D (contemplando a 1ª parte e apenas o pavimento da 2ª parte); ou b) elaborar o parecer conclusivo do Fator D (1ª e 2ª parte) no prazo estimado de 45 dias.

2.16. No dia 7/7/2021, emiti o Despacho (SEI7188851), em que orientei a Surod a adotar a primeira opção, haja vista que a 6ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deveriam estar vigentes desde o dia 12/4/2021 e, em razão disso, não seria prudente postergar ainda mais o cumprimento das disposições contratuais.

2.17. Nesse mesmo dia, por meio do Despacho (SEI7195023), o Superintendente da Surod encaminhou os autos à Gefir e à Coinf/MG para adoção das providências necessárias para o atendimento da diligência.

2.18. Nos autos do Processo Administrativo nº 50500.001176/2021-59, foi emitido o Parecer nº 214/2021/COINFMG/URMG (SEI 7156533), fazendo a análise parcial da 2ª parte do Fator D relativo ao 7º ano Concessão, o qual foi encaminhado à concessionária por meio do Ofício nº 19666/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 7377430).

2.19. No dia 27/7/2021, a Gefir emitiu o Despacho (SEI7456696), apresentando a Nota Técnica nº 3941/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI316182), a qual complementa a Nota Técnica nº 2411/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI269904), que tratou da reanálise, no que compete à Gerência, da proposta da revisão tarifária referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no PER e no Contrato de Concessão.

2.20. No dia 29/7/2021, a Coinf/MG informou que conseguiu concluir o cálculo da 2ª parte do Fator D, razão pela qual emitiu o Parecer nº 223/2021/COINFMG/URMG (SEI511888), o qual foi remetido à concessionária por meio do Ofício nº 20816/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 7574984).

2.21. No dia 10/8/2021, a concessionária protocolou, nos autos do Processo Administrativo nº 50500.075340/2021-64, a Carta ECO050-GAC-0473-2021 (SEI7689543), em que solicitou, considerando o atraso da revisão, a aplicação integral, via Fator C, do valor remanescente do Fator Q, aprovado na 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio (Deliberação nº 444/2020).

2.22. No dia 11/8/2021, por meio do Despacho (SEI7701099), a Surod encaminhou os autos à Gegef, solicitando a promoção de duas simulações de cálculo, uma considerando o pleito da concessionária e outra não, a fim de subsidiar a tomada de decisão pela Diretoria Colegiada.

2.23. No dia 13/8/2021, a Gegef emitiu a Nota Técnica nº 4325/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 7610346), fazendo a análise econômico-financeira relativa à 6ª Revisão Ordinária, à 10ª Revisão Extraordinária e ao Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, levando em consideração a apuração da 2ª parte do Fator D e simulando os dois cenários decorrentes da aprovação ou não do pleito relacionado ao Fator Q.

2.24. Em cumprimento ao disposto no art. 50, § 1º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT, e na Portaria DG nº 342/2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 407/2021 (SEI 7619783), propondo à Diretoria Colegiada a avaliação do pleito da concessionária referente ao Fator Q e a aprovação do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

2.25. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Em 5/12/2013, a Concessionária MGO Rodovias S/A firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente ao trecho rodoviário da Rodovia BR-050/GO/MG - Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - Divisa MG/SP. O contrato visa à

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.

3.2. Em 7/12/2018, foi aprovada a transferência de controle societário para a ECORODOVIAS Concessões e Serviços S.A, conforme a Deliberação ANTT nº 989/2018. Diante disso, a Sociedade de Propósito Específico passou então a se chamar Concessionária de Rodovia Minas Gerais Goiás S.A. - ECO 050.

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

DAS RECOMENDAÇÕES DA PF/ANTT

3.4. Antes da submissão da proposta das revisões tarifárias e do reajuste a esta Diretoria, os autos foram remetidos à PF/ANTT, que, por meio do Despacho nº 01324/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 6913356) e da Nota nº 00214/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 6998747), informou que não foram localizadas decisões judiciais ou extrajudiciais que impeçam o prosseguimento e acatamento da proposta em referência. Ademais, por meio do Parecer nº 00184/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 6913361), de 18/6/2021, aprovado pelo DESPACHO n. 01401/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, entendeu pela legitimidade do prosseguimento da proposta em tela, apresentando, no entanto, algumas recomendações, as quais foram analisadas pela Surod por meio do Despacho (SEI6951082) e do Despacho (SEI 6991248), conforme se observa abaixo:

Assunto	Recomendação PF/ANTT	Manifestação Surod
Termo Aditivo	Ajustes formais nos subcláusulas 3.1 e 5.1	Ajustes formais foram incorporados na minuta de Termo Aditivo.
Custo de postagem decorrentes dos controladores de velocidade	1) reiterou recomendação no sentido de que, para novas inclusões ou exclusões de investimento, seja elaborada e submetida para aprovação da Diretoria colegiada uma minuta de termo aditivo que formalize essa alteração do PER; 2) recomendou que, para aferição do quantitativo de serviço efetivamente executado pela concessionária, sejam consideradas informações a serem prestadas pela Polícia Rodoviária Federal, de forma a evitar que custos operacionais da concessionária sejam objeto de recomposição de equilíbrio contratual.	1) Informou que não houve à época a formalização de Termo Aditivo para a inclusão dos referidos itens no PER, mas que, como não se está sendo proposta nova inclusão, não cabe a formalização desse instrumento nesta revisão. 2) Informou que, como não obteve resposta por parte da PRF a respeito da validação das prestações de contas da concessionária, manteve-se o valor previsto inicialmente para cada ano concessão à medida que a concessionária apresente sua prestação de conta.
Retornos em nível com obra iniciada e com valores provisórios incorporados na tarifa	Recomendou que seja priorizada a aprovação técnica dos valores, tendo em vista a inversão das fases previstas nos arts. 3º e 21 da Resolução ANTT nº 1.187, de 2005.	Informou que a concessionária apresentou os projetos executivos via de capa amarela em março de 2021, os quais se encontram em análise para validação e aprovação dos valores reais a serem incluídos na tarifa.
Fator Q	Recomendou que a concessionária seja notificada para a apresentação de dados de acidentes usados no cálculo.	Informou que, para a próxima revisão tarifária, irá notificar a Concessionária, a tempo de realizar a análise e aplicar o Fator Q, para a apresentação dos dados de acidentes usados no cálculo.
Exclusão do Sistema de Informações Rodoviárias (SIR)	Recomendou que seja feita mediante Termo Aditivo, a ser previamente apreciado pela Diretoria Colegiada.	Informou que, para a inclusão do referido item à época da 4ª RO e 8ª RE, não houve a formalização da alteração do PER, por meio de Termo Aditivo. Por isso, entendeu que, nesse caso, que trata da exclusão do investimento, não cabe a formalização de Termo Aditivo.

3.5. **Diante disso, não havendo óbice judicial ou extrajudicial para o prosseguimento das revisões e do reajuste tarifário, bem como realizadas as análises e devidos esclarecimentos**

quanto aos apontamentos feitos pela PF/ANTT, entendo que o pleito está apto ao seu regular prosseguimento.

DO TERMO ADITIVO

3.6. No dia 13/5/2020, a Gegef instaurou o Processo Administrativo nº50500.046410/2020-96, no qual elaborou a Nota Técnica nº 2029/2020/GEREF/SUINF/DIR (SE3381877), com o objetivo de demonstrar erro matemático da fórmula do Fator C verificado nos contratos da Concessionária BR 040 S.A (Via040), da Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A (ECO050), da Concessionária da Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVIA), da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) e da Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA).

3.7. Diante disso, por meio do Despacho (SE13399723), os autos foram encaminhados à PF/ANTT para manifestação acerca dos seguintes questionamentos, os quais foram respondidos por meio do Parecer nº 00237/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SE3614501), ratificado pelo Despacho de Aprovação nº 00144/2020/PF-ANTT/PGF/AGU:

Pergunta	Resposta
Existe a necessidade de celebração de Termo Aditivo contratual para proceder à correção da fórmula contratual do Fator C?	Sim, é recomendável a celebração de Termo Aditivo
Em caso positivo, por se tratar de correção com impacto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o referido Termo Aditivo pode ser celebrado unilateralmente?	Considerando se tratar de cláusula econômico-financeira do contrato, entendo recomendável que haja prévia concordância do contratado.
Em caso negativo, qual o instrumento adequado para formalizar a correção?	Resposta prejudicada.
Existe a possibilidade de aplicação retroativa da fórmula corrigida do Fator C?	Não. Eventual correção da fórmula do Fator C deverá ser aplicada a partir da publicação do Termo Aditivo ora proposto, nos termos do art. 61, parágrafo único, da Lei nº 8.666, de 1993.

3.8. Diante disso, a Surod, por intermédio da Nota Técnica nº 1235/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4892516) e da Nota Técnica nº 2528/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 6345236), propôs a celebração do Termo Aditivo concomitantemente à aprovação da 6ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

3.9. Ressalte-se que a minuta do Termo Aditivo foi encaminhada à concessionária por intermédio do Ofício nº 8695/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SE1747398), a qual não se manifestou contrária à proposta. Inclusive, conforme consta na cadeia de e-mails contida no documento (SEI 7022370), já apresentou as informações dos representantes legais da concessionária para preenchimento do Termo Aditivo a ser celebrado com a Agência.

3.10. Ademais, conforme mencionado acima, os ajustes sugeridos pela PF/ANTT foram acatados pela área técnica.

3.11. **Portanto, entendo que a Diretoria Colegiada está apta a aprovar a celebração do Termo Aditivo com a concessionária, de modo que a fórmula corrigida já seja aplicada nesta revisão, como está sendo proposto.**

DO REAJUSTE TARIFÁRIO

3.12. Vale transcrever o que dispõe a sub cláusula 18.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

[...]

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:

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

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.

[...]

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

[...]

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

[...]

3.14. Como se observa, o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio é realizado com base no Índice de Reajustamento Tarifário (IRT). Considerando o número índice do IPCA de fevereiro/2021 (IPCA_i), de 5.622,43, e de março/2012 (IPCA_o), de 3.445,41, foi calculado o IRT a ser aplicado na tarifa de pedágio, de acordo com a seguinte fórmula:

$$IRT = IPCA_i / IPCA_o = 5.622,43 / 3.445,41 = 1,63186$$

3.15. Assim, foi calculado o IRT definitivo de fevereiro/2021, de 1,63186, correspondendo a uma variação de 5,20% (cinco inteiros e vinte centésimos por cento) em relação ao IRT aplicado na revisão anterior, de 1,55127, a vigor no período de 12/4/2021 e 11/4/2022. Considerando o atraso na publicação do reajuste e da revisão, as correções serão realizadas na próxima revisão tarifária, por meio do Fator C.

3.16. Cabe destacar que, para o caso de atualização das verbas contratuais (Segurança no trânsito, fiscalização e RDT), a área técnica considerou a orientação contida no Parecer nº 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/6/2015, segundo a qual as verbas previstas nos contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ser reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário.

3.17. Dessa forma, para a atualização das verbas contratuais, considerou-se o quociente entre a variação do IPCA de novembro/2020 (5.486,52) e de novembro/2013 (3.780,61), resultando no IRT de 1,45123, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = IPCA_i / IPCA_o = 5.486,52 / 3.780,61 = 1,45123$$

3.18. Como o IRT relativo às verbas aplicado na revisão anterior foi de 1,39125, tem-se a variação dos índices de 4,31% (quatro inteiros e trinta e um centésimos por cento).

3.19. Assim, para consideração na Conta C das verbas apuradas no 7º ano de concessão, divide-se o valor a preços correntes pelo IRT verbas do 7º ano (1,39125) e atualiza-se para preços do 8º ano concessão, utilizando o IRT verbas do 8º ano (1,45123).

DA REVISÃO TARIFÁRIA

3.20. Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 18.4, quanto à revisão tarifária:

[...]

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, quinzenalmente, 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.

[...]

3.21. O Anexo 6 dispõe o seguinte sobre o Fator C:

[...]

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.**

[...]

3.22. Há que ressaltar a Resolução nº 5.850/2019, que traz as seguintes regras quanto à aplicação do 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.

[...]

3.23. Diante da dúvida 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 citada 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.

[...]

3.24. Registra-se, ainda, a Resolução nº 675/2004, 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.

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

- a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;
- b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência.

[...]

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.

[...]

3.25. De acordo com o que consta na Nota Técnica nº 4325/2021/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 7610346), os eventos analisados no âmbito da 6ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária foram os seguintes:

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 (5ªRO)	Fator C
IOF nas operações de crédito BNDES e BDMG	Fator C
Diferença das alíquotas de ISSQN	Fator C
Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real (7º 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 4ª Revisão Ordinária	Fator C
Correção do percentual de Fator D aplicado na 5ª Revisão Ordinária	Fator C
Aplicação parcial do saldo de Fator Q relativo à 5ª Revisão Ordinária	Fator C
Alterações no PER	FCM1 e FCM2
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

I. Fator D

3.26. O Fator D é utilizado para avaliar o atendimento de obrigações previstas no contrato de concessão, sendo composto de duas partes: Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER (1ª Parte) e Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção (2ª Parte).

3.27. A Surod, por meio da Nota Técnica SEI Nº 2411/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 6269904), informou que a análise foi procedida no Parecer nº 29/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 5585345), tendo sido apurado o **percentual relativo à 1ª Parte do Fator D relativo ao ano 6 (7º ano concessão) de 3,84005%**, a ser aplicado na presente revisão, referente à meta do 7º ano concessão (período de 08/01/2020 a 07/01/2021).

3.28. No que tange à **2ª parte do Fator D referente ao Ano 6 (7º ano concessão)**, conforme informado pela GEFIR na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4294/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 766976), **foi apurado o percentual de 4,88139%**.

3.29. Pelo exposto, na presente revisão será aplicado como **Fator D** o percentual de 3,84005% relativo à 1ª parte, somado à 2ª parte de 4,88139%, o que **totaliza 8,72144%**.

II. Fator Q

3.30. O Fator Q tem por finalidade avaliar o atendimento aos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7 do contrato de concessão relativos ao Nível de Acidentes (IA) e à Disponibilidade da Rodovia (ID). Conforme o caso, a incidência do Fator Q pode resultar no decréscimo ou acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio em razão do atendimento de tais indicadores.

3.31. De acordo com o Anexo 7 do contrato, a aferição do indicador do nível de acidentes terá início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela Concessionária, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da Cobrança de Tarifa de Pedágio. Tendo em vista que o início da cobrança de pedágio ocorreu em 12/04/2015, o indicador relativo ao nível de acidentes com vítimas deveria ter sido aplicado a partir da revisão de 2018.

3.32. Conforme explicitado pela Surod na Nota Técnica nº 950/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 5419326), "por meio do Despacho COFOR SEI nº4997139, de 18 de janeiro de 2021, a COFOR informou que o Fator Q foi objeto de intensa discussão entre diretores deste órgão regulador no ano de 2020, e evidenciou que não havia sido editada norma reformadora da metodologia do Fator Q, sendo cabível a COFOR, por ora, proceder com ações visando a promoção da verificação da consistência (auditoria) dos dados fornecidos pelas Concessionárias para o cálculo do citado indicador de qualidade, que será realizada com o auxílio das empresas supervisoras contratadas por meio do Pregão Eletrônico nº 014/2019. Considerando que não houve qualquer alteração ou atualização do assunto, mantemos o anterior."

3.33. Desse modo, uma vez que a área técnica não dispõe do valor do Fator Q, referente ao ano de 2020, será aplicado o **Fator Q de 0%** (zero por cento) na presente revisão tarifária.

III. Fator X

3.34. O Fator X refere-se ao compartilhamento com os usuários do Sistema Rodoviário dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.

3.35. Segundo o item contratual 18.4.5, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de concessão, a partir desta data seus valores serão revistos. Considerando que o sexto ano de concessão iniciou em 08/01/2019, na presente revisão tarifária o Fator X apurado deve ser aplicado.

3.36. Desse modo, por meio do Despacho (SEI2590130), constante no Processo Administrativo 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.

3.37. Ocorre que está em andamento no âmbito da Agenda Regulatória desta Agência estudos relacionado à criação de metodologia para aplicação do Fator X nos contratos de concessão da 3ª etapa. Diante disso, consoante recomendação contida no Despacho (SEI3610533), considerando que até a presente data não houve publicação de Resolução sobre o tema, **o valor de Fator X a ser aplicado, de caráter provisório, será zero**. Caso haja diferença entre este valor provisório e o definitivo, serão feitas as devidas adequações na próxima revisão tarifária (via Fator C).

IV. Fator C

3.38. Conforme previsto no Anexo 6 do Contrato de Concessão, o Fator C consiste no mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro aplicável sobre os eventos que impactam exclusivamente as receitas da Concessionária e as verbas indicadas.

3.39. Cabe dizer que, de acordo com o art. 5º da Resolução 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.

3.40. Os itens a seguir apresentam as análises de tais eventos, cujos montantes foram acumulados ao saldo da Conta C e posteriormente considerados no cálculo do referido Fator.

3.40.1. Ressalta-se que o montante da Conta C calculado por ocasião da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária foi dividido em 3 parcelas, nos termos da sub cláusula 2.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, conforme descrito no Voto DG 001/2019 (SEI1052465). A 1ª parcela foi aplicada na própria 4ª RO e 8ªRE, a 2ª parcela foi aplicada na 5ª RO e 9ª RE, e a 3ª parcela será aplicada na presente revisão - conforme será detalhado adiante.

IV.a. Arredondamento tarifário

3.41. Conforme previsto no Contrato de Concessão, os ganhos ou perdas de receita da Concessionária devido à utilização do Índice de Reajuste da Tarifa (IRT) provisório no reajuste e ao arredondamento da tarifa de pedágio na revisão anterior devem ser reequilibrados por meio do Fator C.

3.42. A compensação financeira foi realizada a partir da diferença entre as tarifas praticadas e as tarifas devidas no ano 7 (8/1/2020 a 7/1/2021), multiplicadas pelo volume de tráfego diário equivalente no referido período e o número de dias decorridos na vigência de cada uma das tarifas,

resultando no valor de **R\$ 245.773,39 (duzentos e quarenta e cinco mil, setecentos e setenta e três reais e trinta e nove centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser deduzido no saldo da Conta C.

3.43. Cabe ressaltar que foi considerada apenas a correção devido ao arredondamento tarifário, haja vista que o IRT aplicado na revisão anterior, de 1,55127, teve caráter definitivo, não sendo necessária a sua correção.

IV.b. Atraso na publicação da revisão anterior (5ª Revisão Ordinária)

3.44. A revisão anterior (5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária), aprovada por meio da Deliberação nº 444/2020, entrou em vigência no dia 31/10/2020. O reequilíbrio devido ao atraso foi calculado a partir da diferença entre a tarifa praticada não arredondada e a tarifa devida no período do atraso, multiplicada pelo volume de tráfego diário equivalente do ano 7 e o número de dias decorridos no período do atraso, ou seja, de 12/04/2020 a 30/10/2020 (202 dias), resultando no valor de **R\$ 3.119.674,12 (três milhões, cento e dezanove mil, seiscentos e setenta e quatro reais e doze centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser deduzido no saldo da Conta C.

IV.c. Imposto sobre Operações Financeiras - IOF nas operações de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais - BDMG

3.45. O Decreto nº 8.511, de 7/10/2014, revogou o inciso XXX do caput do art. 8º do decreto nº 6.306, de 14/12/2007, o qual reduzia a zero a alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) nas operações de crédito do BNDES. O Ofício Circular nº 018/2016/GEROR/SUINF informou à concessionária o teor do Parecer nº 01668/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, o qual entende pela necessidade de reequilíbrio em decorrência da alteração legal.

3.46. Nesse sentido, a Concessionária encaminhou, por meio de Anexo à sua proposta de revisão, Carta ECO050-GAC-0029-2021, os extratos de liberação de empréstimos junto ao BNDES e BDMG no ano 7 (8/1/2020 a 7/1/2021), discriminando o recolhimento de IOF que totaliza o montante de R\$ 543.620,88, a preços do ano 7.

3.47. Assim, para efeito de compensação financeira, o referido valor foi atualizado a **preços de fevereiro/2021, resultando no montante de R\$ 571.864,04 (quinhentos e setenta e um mil, oitocentos e sessenta e quatro reais e quatro centavos)**, a ser acrescido no saldo da Conta C.

IV.d. Compensação em face da alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN

3.48. De acordo com o item 9.3 do Edital de Leilão nº 001/2013, transcrito a seguir, foi prevista a incidência da alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, a título de ISSQN, para todos os municípios do trecho concedido:

[...]

9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas:

[...]

II. a incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN para todos os municípios;

[...]

3.49. No entanto, conforme estabelece o item c) do inciso I do art. 2º da Resolução nº 675/2004 e a subcláusula 1.3.5 do Contrato de Concessão, faz-se necessário proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão das diferenças de alíquotas de ISSQN efetivamente praticadas pelos municípios.

3.50. Por meio da sua proposta de revisão, Carta ECO050-GAC-0029-2021 (SE#966451), de 14/1/2021, Anexo II, a Concessionária encaminhou as informações com as alíquotas de ISSQN efetivamente praticadas em 2020 nos municípios limítrofes à concessão, conforme descrito no Quadro a seguir:

Alíquotas praticadas de ISSQN

Rodovia	Município	Lei do ISSQN - original		Lei que altera alíquota do ISSQN		km inicial	km final	Extensão			Alíquota anterior	Alíquota vigente	Participação de Cada Município
		Lei nº	Data da Legislação	Lei nº	Data da Legislação			km	km por município	% em relação à extensão total			
BR-050/GO	Cristalina	Lei Compl. 06/07	18/12/2007	-	-	95,700	116,290	20,590	20,590	4,72%	5,00%	5,00%	0,235799%
BR-050/GO	Ipameri	Lei Compl. 0004/03	22/12/2003	Lei Compl. 032/14	30/12/2014	116,290	147,300	31,010	31,010	7,10%	3,00%	5,00%	0,355131%
BR-050/GO	Campo Alegre de Goiás	Lei Compl. 266/05	29/12/2005	Lei Compl. 1147/17	26/04/2017	147,300	233,800	86,500	86,500	19,81%	3,00%	5,00%	0,990609%
BR-050/GO	Catalão	Lei Compl. 2174/03	22/12/2003	-	-	233,800	296,640	62,840	62,840	14,39%	5,00%	5,00%	0,719652%

BR-050/GO	Cumari	Lei Compl. 813/03	04/12/2003	Lei Compl. 1003/14	05/12/2014	296,640	314,200	17,560	17,560	4,02%	3,00%	5,00%	0,201099%
BR-050/MG	Araguari	Lei Compl. 071/10	29/12/2010	Lei Compl. 109/14	22/12/2014	0,000	54,500	54,500	54,500	12,48%	3,00%	5,00%	0,624141%
BR-050/MG	Uberlândia	Lei Compl. 336/03	29/12/2003	Lei Compl. 653/18	26/10/2018	54,500	65,700	11,200	58,500	13,40%	2,00%	5,00%	0,669950%
Contorno Leste						0,000	6,600	6,600					
Contorno Norte						0,000	15,800	15,800					
BR-050/MG						77,300	102,200	24,900					
BR-050/MG	Uberaba	Lei Compl. 4388/89	27/12/1989	-	-	102,200	192,960	90,760	90,760	20,79%	5,00%	5,00%	1,039395%
BR-050/MG	Delta	Lei Compl. 018/97	30/12/1997	Lei Compl. 177/14	04/12/2014	192,960	207,300	14,340	14,340	3,28%	-	5,00%	0,164224%
Alíquota ponderada do ISSQN									436,600	436,600			5,000000%

3.51. Conforme observado, a alíquota de ISSQN vigente em todos os municípios limítrofes à Concessão é de 5,00%. Considerando que na última revisão da TBP da Concessionária foi considerada a alíquota ponderada de 5,00% para todo o Ano 7, não há correção a ser feita.

IV.e. Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real (7º ano concessão)

3.52. Trata-se de ajuste dos percentuais de eixos suspensos considerados para o ano 7 (de 8/1/2020 a 7/1/2021) em razão da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros).

3.53. O percentual de eixos suspensos projetado aplicado na 4ª RO para o período 1 do ano 7 (de 8/1/2020 a 11/4/2020) foi de 6,76%. Para o período 2 do ano 7 (de 12/4/2020 a 7/1/2021), quando já estava vigente a 5ª RO, foi aplicado o percentual projetado de 6,48% de eixos suspensos.

3.54. Conforme as informações de tráfego real disponibilizadas pela Concessionária, o percentual de eixos suspensos verificado no ano 7 foi de 7,79%. Diante disso, tal percentual deve ser considerado na presente revisão em substituição aos percentuais projetados.

3.55. A compensação financeira foi calculada multiplicando-se as diferenças entre as tarifas praticadas nos períodos 1 e 2 do ano 7 e as tarifas devidas, pelos correspondentes volumes de tráfego diário equivalente e pelo número de dias correspondentes à vigência de cada tarifa, resultando no valor de **R\$ 3.215.990,18 (três milhões, duzentos e quinze mil, novecentos e noventa reais e deztoito centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser acrescido no saldo da Conta C.

IV.f. Receitas extraordinárias e custos associados

3.56. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado pela Resolução nº 2.552, de 14/2/2008, na qual 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)

[...]

3.57. O procedimento de reequilíbrio das receitas extraordinárias por meio do Fator C foi estabelecido na Resolução nº 5.850, de 17/07/2019, devendo ser observada a seguinte fórmula:

$$Mo = \frac{REB * (1 - \alpha) - (CD + 0,15 * REB)}{(1 - \beta)} * (1 - IR)$$

Em que,

REB: é a Receita Extraordinária Bruta;

α: é a alíquota agregada dos tributos incidentes sobre a REB (%);

CD: são os custos diretamente associados a exploração da REB;

β: é a alíquota agregada dos tributos incidentes sobre a Receita de Pedágio (%);

IR: é a alíquota agregada do tributos IR e CSLL;

Mo: é o montante a ser revertido a modicidade tarifária no Fator C.

3.58. A prestação de contas de Receitas Extraordinárias da Concessionária para o 7º ano de concessão (período de 8/1/2020 a 7/1/2021) foi analisada por meio da Nota Técnica nº 1053/2021/CODEF/INATIVA.GEREF/INATIVA.SUINF/DIR, de 27/04/2021. Dessa forma, foi apurado o montante de R\$ 101.566,46 (cento e um mil, quinhentos e sessenta e seis reais e quarenta e seis centavos), a preços iniciais.

3.59. Considerando o referido valor, correspondente à Receita Extraordinária Bruta (REB), a alíquota agregada dos tributos (α), de 8,65%, o custo associado (CD), de 0 (zero reais), a alíquota agregada dos tributos sobre a Receita de Pedágio (β), de 15%, a alíquota de IR/CSLL (IR), de 34%, calculou-se o montante (Mo) *provisório* revertido à modicidade tarifária no total de **R\$ 91.427,72 (noventa e um mil, quatrocentos e vinte e sete reais e setenta e dois centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser deduzido do Saldo da Conta C.

IV.g. Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT

3.60. Conforme disposto nas subcláusulas 16.1.1, 16.1.2 e 16.1.3 do Contrato de Concessão, transcritas a seguir, a Concessionária deverá destinar anualmente a verba de R\$ 676.008,00 (seiscentos e setenta e seis mil e oito reais) a projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico, devendo a referida verba ser corrigida pelo mesmo índice de reajuste tarifário (IRT) aplicado na revisão correspondente, com base na data de assunção da rodovia, sendo que as verbas de RDT não utilizadas no ano para as quais foram destinadas poderão ser revertidas à modicidade tarifária quando das revisões ordinárias subsequentes.

[...]

16.1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente destinar R\$ 676.008,00 (seiscentos e setenta e seis mil e oito reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acas sub cláusulas ordo com a regulamentação da ANTT.

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

(i) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

Vale dizer, ainda, que 16.1.3 Os recursos de que trata a sub cláusula 16.1.1, 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.

[...]

3.61. Conforme consta na proposta de revisão da Concessionária, carta ECO050-GAC-0029-2021, a Eco050 não apresentou nenhum pleito referente à parcela da verba para RDT, uma vez que não realizou dispêndios no decurso do 7º Ano de Concessão.

3.62. Logo, deve ser revertido à modicidade tarifária a totalidade da verba disponível de R\$ 676.008,00, a preços iniciais, o que resultou no montante de **-R\$ 981.040,47** (novecentos e oitenta e um mil e quarenta reais, e quarenta e sete centavos), **atualizado pelo "IRT verbas" de novembro/2021, a ser deduzido do Saldo da Conta C.**

IV.h. Verba de Segurança no Trânsito: Polícia Rodoviária Federal - PRF e Redução de Acidentes

3.63. A verba de segurança no trânsito está disciplinada no item 15.10 do contrato de concessão e se trata de item de revisão ordinária:

[...]

15.10.1 A Segurança no Trânsito 15.10.1 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\$ 812.076,00 (oitocentos e doze mil, setenta e seis reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

(a) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

(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.

[...]

3.64. Conforme distribuição definida pela Nota Técnica nº 007/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014, do montante destinado a verbas anuais para segurança no trânsito, um total R\$ 570.000,00 seriam destinados ao aparelhamento da PRF e o restante, R\$ 242.076,00, destinados a programas de prevenção de acidentes e educação no trânsito.

3.65. O resultado da análise da prestação de contas das verbas destinadas à Segurança no Trânsito para o ano 7 foi apresentado pela Gefir, conforme consta da Nota Técnica nº 950/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SE419326), e na Nota Técnica nº 2411/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 6269904).

3.66. Conforme as referidas Notas Técnicas, a concessionária não destinou recursos referentes às citadas verbas para o 7º ano de concessão. Com isso, o valor integral previsto no contrato dessas verbas deve ser computado no Fator C, a fim de que o montante seja revertido à modicidade tarifária.

3.67. Diante disso, foram repassados à modicidade tarifária os valores de **R\$ 827.198,89 (oitocentos e vinte e sete mil, cento e noventa e oito reais e oitenta e nove centavos)** referente à verba de aparelhamento da PRF; e **R\$ 351.307,02 (trezentos e cinquenta e um mil, trezentos e sete reais e dois centavos)** referente à verba de redução de acidentes, ambos a preços de novembro/2020, a ser deduzido do Saldo da Conta C.

IV.i. Correção complementar do percentual de Fator D aplicado na 4ª Revisão Ordinária

3.68. Conforme disposto na Nota Técnica nº 645/2019/GEREF/SUINF/DIR (SEI139291), que apresentou análise econômico-financeira acerca da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, foi considerado o entendimento de que o Fator D deve incidir na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão. No que se refere à correção do percentual de Fator D aplicado na 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, de 8,01813% para 9,20251%, relativo ao descumprimento da meta do 5º ano concessão (cf. Despacho GEFIR2588800), foi considerado somente o período de 12/4/2019 a 7/1/2020, tendo sido ressaltado, na referida Nota Técnica, que a parcela de correção do Período 2, de 8/1/2020 a 11/4/2020, seria corrigida, via Fator C, na revisão seguinte, com base nas informações de tráfego real disponíveis para o 7º ano concessão. Assim, a correção complementar será realizada na presente revisão.

3.69. A compensação financeira foi realizada a partir da diferença entre as tarifas praticadas (com Fator D de 8,01813%) e as tarifas devidas (com Fator D de 9,20251%) no período de 8/1/2020 a 11/4/2020, multiplicadas pelo volume de tráfego diário equivalente nesse período, resultando no valor de - R\$ 705.671,33, a preços de fevereiro/2019.

3.70. Conforme disposto no § 4º do art. 5º da Resolução nº 5.850/2019, para este caso o valor deve ser atualizado a preços de fevereiro/2021, e também acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal (8,47%).

3.71. Após a atualização e acréscimo da taxa de juros, o valor resultante foi de **R\$ 837.458,83 (oitocentos e trinta e sete mil, quatrocentos e cinquenta e oito reais e oitenta e três centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

IV.j. Correção do Fator D aplicado na 5ª Revisão Ordinária

3.72. Quanto ao percentual relativo à 2ª parte do Fator D referente ao Ano 5 - 6º ano concessão (período de 08/01/2019 a 07/01/2020), a área técnica informou que está mantido o percentual de 4,00404%, para a 2ª parte do Fator D relativo ao Ano 5 - 6º ano concessão (período de 08/01/2019 a 07/01/2020), conforme informado pela COINF-URMG, por meio do Parecer nº 200/2020/COINF/URMG (4559661), constante no processo 50500.070915/2020-71, até que seja realizada a análise da contestação apresentada pela Concessionária.

3.73. Assim, vale dizer que na presente revisão será considerada, via Fator C, a aplicação da 2ª parte do Fator D relativo ao 6º ano concessão (período de 08/01/2019 a 07/01/2020), no percentual de 4,00404%, conforme informado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4294/2021/GEFIR/SUROD/DIR (7576976).

3.74. A compensação financeira foi realizada a partir da diferença entre as tarifas praticadas (com Fator D de 5,68532%, referente à 1ª parte) e as tarifas devidas (com Fator D total de 9,68936% - após acrescentar a parcela referente à 2ª parte) no período de 12/4/2020 a 7/1/2021, multiplicadas pelo volume de tráfego diário equivalente nesse período, resultando no valor de - R\$ 7.077.994,04, a preços de fevereiro/2020.

3.75. Conforme disposto no § 4º do art. 5º da Resolução nº 5.850/2019, para este caso o valor deve ser atualizado a preços de fevereiro/2021, e também acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal (8,47%).

3.76. Após a atualização e acréscimo da taxa de juros, o valor resultante foi de **R\$ 8.076.375,34 (oito milhões, setenta e seis mil, trezentos e setenta e cinco reais e trinta e quatro centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

3.77. Cumpre ressaltar que a aplicação do referido percentual deverá ser considerada na próxima revisão tarifária para o período de 8/1/2021 a 11/4/2021 (período 1 do ano 8), haja vista que ainda não se dispõe dos dados de tráfego real desse período.

IV.k. Antecipação do saldo de fator C decorrente do parcelamento do fator Q apurado na 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária

3.78. No dia 10/8/2021, a concessionária protocolou, nos autos do Processo Administrativo nº 50500.075340/2021-64, a Carta ECO050-GAC-0473-2021 (SEI7689543), em que solicitou, considerando o atraso da revisão, a aplicação integral, via Fator C, do valor remanescente do Fator Q, aprovado na 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio (Deliberação nº 444 de 27/10/2020).

3.79. No dia 11/8/2021, por meio do Despacho (SEI7701099), a Surod encaminhou os autos à Gegef, solicitando a promoção de duas simulações de cálculo, uma considerando o pleito da concessionária e outra não, a fim de subsidiar a tomada de decisão pela Diretoria Colegiada.

3.80. Diante disso, foram elaborados a Nota Técnica nº 4325/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 7610346) e o Relatório à Diretoria nº 407/2021 (SEI7619783), apresentando dois cenários para que a Diretoria Colegiada decida se acata ou não o pleito da concessionária.

3.81. Analisando o caso, entendo que o pleito deve ser acatado pela mesma razão que motivou o escalonamento da aplicação do Fator Q à época da 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, qual seja, buscar evitar grandes oscilações tarifárias, conforme disposto na subcláusula 3.8 do anexo 7 do contrato de concessão:

[...]

3.8 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.**
[...] (grifo acrescentado)

3.82. Na gestão do contrato, ao buscar evitar oscilações e degraus tarifários causados por eventos não recorrentes ao longo da concessão, a regulação tem como objetivo, por um lado, atender a necessidade de previsibilidade de receitas do concessionária para que possa adequadamente financiar os serviços e investimentos exigidos pela concessão, e por outro lado, preservar o usuário de aumentos bruscos na tarifa devidos a questões pontuais ao longo do tempo.

3.83. Ao analisar a presente revisão, **entendo que, de fato, é conveniente e oportuno ajustar os parcelamentos previstos no Fator C aprovados na 5ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária em virtude dos efeitos do Fator Q apurados naquela oportunidade, tendo em vista a tendência de alta da tarifa que se observa para o próximo ciclo revisional (2021-2022), em virtude principalmente (i) da elevação da expectativa inflacionária; (ii) do provável aumento no saldo do Fator C; e (iii) dos efeitos do potencial reequilíbrio econômico financeiro em decorrência do Covid-19.**

3.84. Como já mencionado no tópico do reajuste tarifário, nos termos da subcláusula 18.3.3, a tarifa será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA. De acordo com o relatório Focus, divulgado pelo Banco Central do Brasil em 16/8/2021¹¹, que traz o comportamento semanal das projeções para índices de preços, atividade econômica, câmbio, taxa Selic, entre outros indicadores, a projeção do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - IPCA está com forte tendência de alta, ultrapassando a marca de 7%.

3.85. Além disso, conforme divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE¹², o IPCA acumula no ano de 2021 o percentual de 4,76%., já ultrapassando o IPCA do ano de 2020, que atingiu a marca de 4,52%.

3.86. Diante desse cenário, é bem provável que o próximo reajuste tarifário seja bem maior do que o que está sendo aprovado neste processo.

3.87. Ademais, há de se levar em consideração que este processo de revisão e reajuste tarifário deveria estar vigente desde 12/4/2021 e, por conta disso, esse atraso deverá ser considerado na próxima revisão ordinária, como apontado no Relatório à Diretoria nº 407/2021 (SEI 7619783):

[...]

Face ao exposto, encaminhamos proposta de Deliberações anexas, considerando os dois cenários simulados, para análise e aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, em conformidade com a análise da SUROD acerca da 6ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S/A (ECO050). **Cumprir que o atraso na vigência das referidas revisões e reajuste, contratualmente previsto para 12 de abril de 2021, deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.**

[...] (grifo acrescentado)

3.88. Não bastasse isso, o saldo da conta C também deve aumentar em razão do não cômputo de correções do Fator D de revisões passadas. Observo que, devido ao atraso no processamento deste processo revisional, está sendo aplicado o Fator D integral, cumulativamente com o saldo de anos anteriores (somam aproximadamente R\$ 9 milhões - vide parágrafos 3.68 a 3.77 deste Voto) - de forma que este efeito redutor de tarifa não será observado a próxima revisão.

3.89. Por fim, registro que está sendo construída no âmbito da Agência uma metodologia de cálculo de desequilíbrio decorrente dos efeitos extraordinários da pandemia do Covid-19, a qual foi submetida à Audiência Pública nº 003/2021, e, concluída a análise das contribuições recebidas, será apreciada pelo Colegiado desta Agência. Após a aprovação da resolução, a depender do resultado da aplicação da metodologia, poderá ter também impacto tarifário na próxima revisão decorrente dos efeitos da pandemia.

3.90. Como se percebe, caso seja mantido o parcelamento da aplicação do Fator Q aprovado pela Deliberação nº 444/2020, é bem provável que haja uma grande oscilação entre a tarifa aprovada neste ano e a tarifa a ser aprovada no ano de 2022, fugindo, assim, ao objetivo da subcláusula 3.8 do anexo 7 do contrato de concessão.

3.91. Importante registrar que a diferença entre a tarifa com a manutenção do parcelamento (cenário 1) e a tarifa com a aplicação integral do Fator Q (cenário 2) é relativamente pequena, como se pode notar na Nota Técnica nº 4325/2021/GEGER/SUROD/DIR (SEI610346) e no Relatório à Diretoria nº 407/2021 (SEI7619783), que, para Categoria de Veículo 1, por exemplo, representa um aumento de R\$ 0,10 (dez centavos).

3.92. Assim, entendo que deve ser deferido o pleito da concessionária, de modo a ser considerada a aplicação total do saldo de Fator Q relativo à 5ª Revisão Ordinária.

3.93. É pertinente rememorar que, conforme disposto na Nota Técnica nº 2119/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 3427111), de 19/05/2020, que efetuou a revisão dos valores do Fator Q referentes às concessionárias ECOPONTE e ECO050 para o ano de 2019, ante a interpretação dada no PARECER n. 00169/2020/PF-ANTT/PGF/AGU o valor de Fator Q total apurado para a Eco050 foi de -8,68%.

3.94. No âmbito da 5ª Revisão Ordinária (RO) e 9ª Revisão Extraordinária (RE), a Diretoria Colegiada da ANTT decidiu por aplicar sobre a TBP o percentual de Fator Q limitado a -3% - conforme análise disposta Nota Técnica nº 4033/2020/GEGER/SUROD/DIR (SEI 4014567).

3.95. Desse modo, a partir da presente revisão, cabe aplicar o saldo remanescente do Fator Q de 5,68% via Fator C.

3.96. A compensação financeira foi realizada a partir da diferença entre as tarifas praticadas com Fator Q de -3,00% e as tarifas devidas com Fator Q de -8,68% no período de 12/04/2020 a

07/01/2021, multiplicadas pelo volume de tráfego diário equivalente nesse período, resultando no valor de **R\$ 11.456.881,54 (onze milhões, quatrocentos e cinquenta e seis mil, oitocentos e oitenta e um reais e cinquenta e quatro centavos)**, a preços de fevereiro/2021, a ser acrescido ao saldo da Conta C.

3.97. Conforme disposto no § 4º do art. 5º da Resolução nº 5.850/2019, para este caso o valor foi atualizado a preços de fevereiro/2021, e também foi acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal (8,47%).

IV.I. Montante da Conta C a ser aplicado no período da 6ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária

3.98. Segue abaixo quadro, que resume os eventos considerados no saldo da Conta C e respectivos montantes - conforme apresentado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2528/2021/GEGEF/SUOD/DIR:

Eventos considerados na Conta C	
EVENTO	MONTANTE (R\$ a preços de fev/2021)
Arredondamento tarifário	245.773,39
Atraso publicação da 5ª RO e 9ª RE	3.119.674,12
IOF nas operações de crédito BNDES e BDMG	571.864,04
Eixos suspensos	3.215.990,18
Receitas Extraordinárias	-91.427,72
Verba de Segurança no Trânsito - PRF	-827.198,89
Verba de Segurança no Trânsito - Redução de Acidentes	-351.307,02
Verba de RDT	-981.040,47
Correção do percentual de Fator D aplicado na 4ª RO	-837.458,83
Correção do percentual de Fator D aplicado na 5ª RO	-8.076.375,34
Correção do percentual de Fator Q aplicado na 5ª RO (total)	11.456.881,54
Montante da Conta C (somente eventos analisados na presente revisão)	7.445.375,00

3.99. Assim, o montante calculado para a Conta C na presente análise resultou em **R\$ 7.445.375,00 (sete milhões, quatrocentos e quarenta e cinco mil, trezentos e setenta e cinco reais)**, a preços de fevereiro/2021.

3.100. Ressalta-se que o montante da Conta C calculado por ocasião da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária foi dividido em 3 parcelas, nos termos da sub cláusula 2.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, conforme descrito no Voto DG 001/2019 (SEI1052465). A 1ª parcela foi aplicada na própria 4ª RO e 8ª RE, a 2ª parcela foi aplicada na 5ª RO e 9ª RE e a 3ª parcela será aplicada na presente revisão.

3.101. Assim, a 3ª parcela, referente ao montante da Conta C calculado por ocasião da 4ª RO e 8ª RE, será adicionada ao montante total dos eventos considerados no Fator C relativo à 6ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária.

3.102. Considerando o Montante total da Conta C calculado na 4ª RO, negativo de R\$ 21.630.966,24; o valor da 1ª parcela aplicada na própria 4ª RO de R\$ 7.494.681,33; o valor da 2ª parcela aplicado na 5ª RO de R\$ 7.973.878,76 (atualizado com base na taxa de juros de 12,81%), o saldo remanescente é de R\$ 7.973.878,76, a preços de fevereiro/2020 - conforme detalhado na Nota Técnica SEI Nº 1101/2020/GEREF/SUINF/DIR (SB036705), que trata de análise econômico-financeira acerca da 5ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Eco050.

3.103. Conforme previsto no Anexo 6 ao Contrato de Concessão, o referido saldo será atualizado considerando a "Taxa de Juros", calculada com base na variação do IRT, e na taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, conforme mostrado a seguir:

$$T_{f,t} = [(1+i) \times (1+f)], \text{ onde:}$$

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 (xxvii) do Contrato.

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal.

3.104. Desse modo, com base na variação do IRT de fevereiro/2020 a fevereiro/2021, de 5,20%, e na taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, de 8,47%, o saldo remanescente foi atualizado pela "Taxa de Juros" de 14,11%, conforme cálculo abaixo:

$$T_{f,t} = [(1+i) \times (1+f)] = [(1+5,20\%) \times (1+8,47\%)] = 14,11\%$$

3.105. Assim, fundamentado no Anexo 6 ao Contrato de Concessão, o referido saldo foi

atualizado considerando a Taxa de Juros de 14,11%, resultando no montante negativo de R\$ 9.098.628,42 (nove milhões, noventa e oito mil, seiscentos e vinte e oito reais e quarenta e dois centavos), a preços de fevereiro/2021, correspondente à 3ª e última parcela do saldo remanescente da Conta C.

3.106. Logo, o montante total da Conta C (identificado na fórmula do Fator C como "Cdt+1") a ser aplicado na presente revisão é negativo de R\$ 1.653.253,43 (um milhão, seiscentos e cinquenta e três mil, duzentos e cinquenta e três reais e quarenta e três centavos), a preços de fevereiro/2021, resultante da soma entre o saldo da Conta C calculado na presente revisão, de R\$ 7.445.375,00, a preços de fevereiro/2021, e a 3ª parcela do saldo remanescente atualizada pela "Taxa de Juros" de 14,11%, de -R\$ 9.098.628,42, a preços de fevereiro/2021.

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

Montante (Cdt+1)	-R\$
	1.653.253,43
Fator C aplicado no ano 7 (Cdt)	-R\$ 0,41427
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 7 (VTPeqt)	45.778.456,50
Tráfego total pedagiado equiv projetado para o ano 7 (VTPeqt~)	45.538.552,51
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 5 (VTPeqt-2)	43.828.391,38
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 8 (VTPeqt+1)	46.785.788,46
Fator C a ser aplicado no ano 8 (ct+1)	-R\$ 0,03291

3.108. Conforme observado no Quadro acima, o Fator C calculado - com base na fórmula corrigida - resultou negativo de R\$ 0,03291.

V. Eventos considerados no Fluxo de Caixa Marginal

3.109. Para a 6ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, foram considerados nos Fluxos de Caixa Marginais os seguintes eventos: substituição do tráfego projetado pelo real e alterações no PER. Os eventos 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 21/10/15; e
- FCM de TIR igual a 9,43% (FCM2), incluído em 2016, pela Resolução nº 5.801, de 10/04/18.

3.110. Os critérios para definição da Taxa Interna de Retorno (TIR) devido à inclusão de novos investimentos nos Fluxos de Caixa Marginais foram estabelecidos na Resolução nº 5.865/2019, que atualizou e revisou a Metodologia para o Cálculo da Taxa de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal - WACC, de que trata o art. 5º da Resolução nº 4.075/2013. A Resolução nº 5.865/2019 estabelece a TIR de 8,47%.

3.111. Assim, em caso de inclusão de novos investimentos em novo Fluxo de Caixa Marginal, deve-se considerar a TIR de 8,47%, entretanto, não houve proposta de inclusão de novos investimentos, não sendo, portanto, necessário a abertura de um novo Fluxo de Caixa Marginal.

V.a. Substituição do tráfego projetado pelo real

3.112. Conforme o art. 4º da Resolução 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.

3.113. No caso da presente revisão, o FCM considera a substituição do tráfego projetado (EVTEA) pelo real até o 7º ano de concessão.

3.114. Após a substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais, a TBP/km do FCM1 foi reduzida em R\$ 0,00001 e do FCM2, reduzida em R\$ 0,00006 a preços iniciais.

V. b. Alterações do Programa de Exploração da Rodovia - PER

3.115. As análises acerca das obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no PER da Concessionária foram realizadas pela Gefir, por meio da Nota Técnica SEI nº 950/2021/GEFIR/SUOD/DIR 5(19326), complementada pela Nota Técnica nº

2411/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 6269904), Nota Técnica nº 3941/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 7316182) e Nota Técnica nº 4294/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 7576976).

3.116. O Quadro a seguir apresenta as tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais FCM1 e FCM2 após o lançamento dos eventos - conforme detalhado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2528/2021/GEFIR/SUOD/DIR (6345236):

Fluxo de Caixa	Tarifa/km	Tarifa/km
	(Preços iniciais) 5ª RO e 9ª RE	(Preços iniciais) 6ª RO e 10ª RE
FCM1 (TIR 9,95%)	R\$ 0,00051	R\$ 0,00050
FCM2 (TIR 9,43%)	R\$ 0,00474	R\$ 0,00382
Total	R\$ 0,00525	R\$ 0,00433

APLICAÇÃO DO PERCENTUAL DE EIXOS SUSPENSOS PROJETADO NA TARIFA A VIGER NA 6ª REVISÃO ORDINÁRIA E 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

3.117. Conforme explanado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2528/2021/GEFIR/SUOD/DIR (6345236), o percentual de eixos suspensos em face da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros) no 7º ano concessão foi de 7,79%.

3.118. Portanto, a partir da Tarifa de Contrato original da concessão, de R\$ 0,04534, bem como do percentual de eixos suspensos projetado, de 7,79%, obteve-se a **Tarifa de Contrato com impacto projetado do percentual de eixos suspensos de R\$ 0,04917**, conforme o cálculo mostrado a seguir:

$$T_f = 0,04534 * (1 + (100 * [(1 / 1 - 6,48\%) - 1])) = 0,04534 * 8,45\% = 0,04917$$

3.119. Assim, observa-se que o impacto efetivo do percentual de eixos suspensos na Tarifa de Contrato original foi de 8,45%.

3.120. Ainda, 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.

RESULTADOS DA 6ª REVISÃO ORDINÁRIA E DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

3.121. O Quadro abaixo sintetiza os resultados das análises descritas neste Voto, apresentando a composição da Tarifa de Pedágio Quilométrica (TBP/km) da concessionária para a 6ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

Composição da Tarifa	6ª RO e 10ª RE
TBP quilométrica contratual	R\$ 0,04534
Impacto de eixos suspensos na TBP contratual	8,45%
TBP quilométrica contratual com impacto de eixos suspensos	R\$ 0,04917
TBP quilométrica acumulada nos FCMs	R\$ 0,00433
Fator D	8,72144%
Fator Q	0%
Fator X	0%
Fator C	-R\$ 0,03291
IRT fevereiro/2021 ¹	1,63186

¹A variação do IPCA no período de fevereiro/2020 a fevereiro/2021 foi de 5,20%, com vigência no período de 12/04/2021 a 11/04/2022.

3.122. A partir dessa composição tarifária e dos Trechos de Cobertura das Praças de Pedágio (TCP), calculou-se as Tarifas para cada uma das praças de pedágio na categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento, conforme mostrado no Quadro comparativo a seguir:

Praças	TCP	5ª RO e 9ª RE (vigente)		Proposta 6ª RO e 10ª RE		Variação	
		Tarifa ¹ (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa ¹ (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred.
Praça 1	86,30	6,60436	6,60	6,89726	6,90	4,43%	4,55%
Praça 2	93,10	7,15739	7,20	7,44332	7,40	3,99%	2,78%
Praça 3	70,60	5,32751	5,30	5,63650	5,60	5,80%	5,66%
Praça 4	54,40	4,00999	4,00	4,33558	4,30	8,12%	7,50%
Praça 5	76,90	5,83987	5,80	6,14241	6,10	5,18%	5,17%
Praça 6	55,30	4,08318	4,10	4,40786	4,40	7,95%	7,32%
Média						5,91%	5,50%

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

3.123. Observa-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 5,50%, em relação às tarifas aprovadas na revisão anterior.**

TABELA DE TARIFAS

3.124. Diante da análise da 6ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste, chega-se à seguinte tabela de tarifas:

Tabela de Tarifas

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)					
					Praça 1	Praça 2	Praça 3	Praça 4	Praça 5	Praça 6
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	6,90	7,40	5,60	4,30	6,10	4,40
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	13,80	14,80	11,20	8,60	12,20	8,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	10,35	11,10	8,40	6,45	9,15	6,60
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	20,70	22,20	16,80	12,90	18,30	13,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	13,80	14,80	11,20	8,60	12,20	8,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semireboque	4	Dupla	4,0	27,60	29,60	22,40	17,20	24,40	17,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semireboque	5	Dupla	5,0	34,50	37,00	28,00	21,50	30,50	22,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semireboque	6	Dupla	6,0	41,40	44,40	33,60	25,80	36,60	26,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,45	3,70	2,80	2,15	3,05	2,20
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-	-	-	-	-

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar o 2º Termo Aditivo ao Contrato de concessão relativo ao Edital nº 001/2013, firmado com a Eco 050, e a 6ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

Brasília, 24 de agosto de 2021.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO

[1] Informação disponível no seguinte sítio eletrônico em 20/8/2021:
<https://www.bcb.gov.br/publicacoes/focus>.

[2] Informação disponível no seguinte sítio eletrônico em 20/8/2021:



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 24/08/2021, às 15:39, 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 **7795707** e o código CRC **9342E267**.

Referência: Processo nº 50500.000478/2021-18

SEI nº 7795707

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