



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 31/2023

OBJETO: 7ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO)

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.039821/2023-78 e 50500.257115/2022-25

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00163/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os autos de proposta da 7ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), com a finalidade de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2013, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia - PER.

1.2. Tendo em vista a necessidade de atendimento do prazo estabelecido no inciso (iv) da cláusula 3.1 do Termo de Ajuste de Conduta (TAC) celebrado com a CRO em 04/10/2022, foi promovida a emissão de ato *ad referendum*, consubstanciado na Deliberação nº 200, de 03 de julho de 2023, publicada no Diário Oficial da União em 04 de julho de 2023 (SEI17647935), razão pela qual agora se busca referendar o aludido ato.

2. DOS FATOS

2.1. Em 17/12/2022, a CRO encaminhou a Carta Ofício nº 4.973/2022 (15686424) e seu Anexo (15686438), na qual apresentou proposta de reequilíbrio econômico-financeiro, posteriormente complementada pela Carta Ofício nº 5.234/2023 (16260136) e seu Anexo (16260156), de 03/04/2023.

2.2. Por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 80/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (1626012710), de 20/01/2023, a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON procedeu à análise da proposta no que se refere às obras e aos serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia - PER do Contrato de Concessão nº 001/2013. A análise do equilíbrio econômico-financeiro, bem como dos demais itens de revisão, foi realizada pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira - GECEF, preliminarmente, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 1171/2023/GECEF/SUROD/DIR/ANTT (15694658), de 22/03/2023, complementada pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 2632/2023/CGEFI/GECEF/SUROD/DIR/ANTT (16668792), de 07/06/2023.

2.3. Utilizando-se da Carta Ofício nº 5.234/2023 (16260136), a Concessionária contestou as alegações apresentadas pela SUROD, sendo que, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2463/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (16547078), de 25/04/2023, foram analisadas as considerações tecidas pela CRO. Em resumo, o quadro a seguir descreve os eventos reequilibrados no âmbito da referida revisão tarifária:

Quadro 1: Resumo dos pleitos e análises

Descrição	Forma do reequilíbrio
Reajuste	-
Fatores de Desequilíbrio	Fator D, Q e X
Arredondamento tarifário e atraso na aplicação do reajuste ¹	Fator C
Diferença das alíquotas de ISSQN	Fator C
Utilização da verba de Segurança no Trânsito (PRF e Redução de Acidentes - 8º Ano)	Fator C
Utilização da verba de RDT (8º Ano)	Fator C
Receitas Extraordinárias	Fator C
Reversão de receita devido a mudança de localização da Praça P06 - 1º TA	Fator C
Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real ¹	Fator C
Perda de tráfego - COVID 19	Fator C
Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais	FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4
Alterações no PER	FCM2

2.4. Com base nesses elementos, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2632/2023/CGEFI/GECEF/SUROD/DIR/ANTT (16668792), a área técnica concluiu que o processo de reajuste indicou o percentual de 10,07% (dez inteiros e sete centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período de julho/2021 a julho/2022. Também foram considerados os eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais, o percentual de Fator D igual a 0,00% (zero), o percentual de 0,00% para o Fator Q; e 0,00% para o Fator X. Foi apurado um Fator C de R\$ 0,00969.

Como resultado, a média das variações percentuais entre as tarifas de pedágio arredondadas calculadas seria de 13,32%, em relação às tarifas vigentes.

2.5. Por fim, foi destacado que, conforme previsto no inciso (iv) da cláusula 3.1 do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) celebrado em 04/10/2022, os efeitos da 7ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária serão implementados por ocasião da 8ª Revisão Ordinária, que deverá ainda considerar o período em que vigorou o patamar tarifário aprovado pela Deliberação N° 33, de 10/02/2023, implementado a partir da eficácia do TAC.

2.6. Os aspectos jurídicos que envolvem os procedimentos de revisão e reajuste tarifários foram realizados por meio do PARECER n. 00163/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17493963), de 20/06/2023, cuja manifestação de concordância com o concluído consta no DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00182/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17494005), de 22/06/2023.

2.7. Ato contínuo, em 03/07/2023 a SUROD instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 273/2023 (17273061), que também contém, em seu texto, a minuta de Deliberação, e encaminhou à Diretoria Colegiada para análise, solicitando urgência na deliberação do presente processo, tendo em vista a obrigação constante na alínea iv do item 3.1 da Cláusula Terceira do TAC pactuado na modalidade Plano de Ação, aprovado por meio da Deliberação N° 284, de 04 de outubro de 2022, cuja eficácia se deu em 04/05/2023.

2.8. Na mesma data, foi encaminhado o OFÍCIO SEI N° 20028/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (17498582) à Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, comunicando previamente o reajuste e a revisão a serem aplicados sobre as tarifas dos serviços prestados pela Concessionária.

2.9. Pelos motivos expostos e fundamentado no artigo 58 da Resolução nº 5.976, de 07 de abril de 2022, solicitei à Secretaria-Geral na mesma data, por meio do Despacho DG17635432, a publicação de Deliberação *ad referendum* do Colegiado. Assim, em 04 de julho de 2023, foi publicada no Diário Oficial da União a Deliberação nº 200 (SEI 17647935).

2.10. Conforme Certidão 17650050, os autos foram distribuídos à minha relatoria, em atendimento ao parágrafo 1º do art. 58 da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022.

2.11. É o relatório. Passe-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. De início, cabe ressaltar que o valor da tarifa de pedágio deverá 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.

Reajuste:

3.2. Por força da subcláusula 18.3.2 do Contrato de Concessão, a atualização monetária anual coincide com a data de início da cobrança de pedágio, que se deu em 06/09/2015:

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.

3.3. Portanto, a data-base para os reajustes ficou fixada em 06 de setembro, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos índices de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio - IRT provisórios e definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

3.4. Ademais, o Contrato também estabelece a fórmula para a realização do reajuste tarifário, além do arrendamento da tarifa:

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

$$TP = TCP \times TBP \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

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	88,00
TCP ₂	99,50
TCP ₃	81,00
TCP ₄	80,44
TCP ₅	107,50
TCP ₆	90,00
TCP ₇	73,94
TCP ₈	95,00
TCP ₉	135,50

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)(xlv) do Contrato.

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

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

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

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix)(xlv) 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."

3.5. O reajuste é calculado utilizando-se o IPCA defasado de dois meses com relação ao mês de aplicação do reajuste. Assim, considerando que o reajuste ocorre em setembro, utiliza-se o IPCA divulgado para o mês de julho anterior.

3.6. Neste sentido, a SUROD assim se manifestou:

...para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário - IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e julho de 2022, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA definitivo de julho de 2022 (6.411,95), pelo número índice do IPCA de março de 2012 (3.445,41).

3.7. Portanto, o processo de reajuste indicou o percentual de 10,07% (dez inteiros e sete centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período de julho/2021 a julho/2022, sendo os efeitos devidos de 06/09/2022 a 05/09/2023.

7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária

3.8. Os itens seguintes apresentam as análises relativas aos Fatores de Reequilíbrio X, Q, D e C a serem aplicados sobre a TBP.

Fator X

3.9. Segundo o Contrato de concessão, o Fator X refere-se ao compartilhamento com os usuários do Sistema Rodoviário dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária, tendo sido considerado pela área técnica nesta revisão o valor provisório igual a 0,00 (zero), uma vez que, até a presente data, não houve publicação de Resolução sobre o tema. Caso haja diferença entre este valor provisório e o definitivo, serão feitas as devidas adequações na próxima revisão tarifária (via Fator C).

Fator Q

3.10. Segundo o Contrato de concessão, 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. No cálculo tarifário apresentado pela área técnica, foi considerada a aplicação do Fator Q igual a 0,00% (zero por cento).

Fator D

3.11. Quanto ao Fator D, de acordo com a subcláusula 22.6.1 do Contrato de Concessão, a ANTT deve promover a avaliação do desempenho da Concessão com base nas regras e procedimentos previstos no Anexo 5, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução da Frente de Recuperação e Manutenção do Nível de Serviços, aplicando-se o percentual de acréscimo ou desconto sobre a TBP mediante a metodologia do Fator D (Desconto de Reequilíbrio). Portanto, o Fator D é 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).

3.12. Conforme exposto no PARECER n. 00163/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº7493963), de 20/06/2023:

"65. Com a celebração do TAC, a despeito da decisão arbitral, as partes pactuaram a **suspensão da aplicação do Fator D às obrigações não cumpridas até o momento da sua assinatura**. Senão vejamos:

4.3. Com o início da eficácia deste TAC, ficam suspensos:

i. os procedimentos administrativos sancionadores em curso, bem como aqueles cujos fatos geradores são anteriores à assinatura deste TAC, com a suspensão do prazo prescricional;

ii. a aplicação do Fator D apurado, conforme descrito no Anexo C;

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DAS REVISÕES E REAJUSTES TARIFÁRIOS

12.1. Durante a vigência da TAC Plano de Ação, a ANTT realizará os reajustes, revisões ordinárias e extraordinárias conforme regulamentação e contrato de concessão, ficando suspensa a aplicação

dos passivos regulatórios indicados no Anexo C, sendo eles:

i. aplicação do Fator D relativo às obrigações não cumpridas até o momento da assinatura do TAC;

ii. a diferença de receita arrecadada a maior em razão da tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF;

66. Não se discute que, embora a decisão arbitral não seja mais válida, no momento do cálculo da revisão era válida e eficaz. Ocorre que, da leitura das cláusulas do TAC acima relacionadas, percebe-se que o compromisso assumido pelas partes pactuaram uma nova regra com alcance retroativo, na medida em que estabelece a suspensão da aplicação do Fator D relativo às obrigações não cumpridas até o momento da assinatura do TAC

3.13. Cabe ainda considerar o previsto na CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DAS REVISÕES E REAJUSTES TARIFÁRIOS do TAC:

"12.2. Os passivos regulatórios indicados no Anexo C serão acrescidos à Conta C e extintos ao final do TAC, caso constatado seu cumprimento.

12.3. Em caso de rescisão antecipada ou descumprimento do TAC constatado ao final de sua vigência, os valores indicados na subcláusula 12.2 serão descontados na revisão tarifária imediatamente subsequente."

3.14. Portanto, conclui-se que o Fator D não deve ser aplicado na presente revisão, pois refere-se a inexecuções anteriores à celebração do TAC e, conforme o Parecer da PF-ANTT, o TAC estabelece a suspensão da aplicação do Fator D relativo às obrigações não cumpridas até o momento da assinatura do TAC. Assim, foi considerado pela área técnica na presente revisão o percentual de Fator D, relativo ao 8º ano concessão, de 0,00%.

3.15. Por outro lado, há de mencionar o destaque feito pela SUROD de que os efeitos tarifários das inexecuções do 8º ano concessão também não constam do Anexo C do TAC, pois tais inexecuções ainda não haviam sido apuradas por ocasião da celebração do TAC. Dessa forma, faz-se necessária a atualização dos Passivos Regulatórios indicados no Anexo C do TAC para incluir os efeitos tarifários das inexecuções relativas ao 8º ano concessão. Ressalta-se que os valores do Anexo precisarão ser periodicamente atualizados até a conclusão do prazo do TAC.

Fator C

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

3.17. Consoante a isso, o artigo 5º da Resolução ANTT nº 5.850/2019 estabeleceu que o Fator C deve ser utilizado para o reequilíbrio de perdas ou ganhos de receitas, bem como para a não utilização da integralidade de verbas, conforme previsto no contrato de concessão. Além disso, conforme previsto na referida Resolução, os eventos do Fator C devem ser considerados a preços correntes do ano concessão de referência para a Revisão em curso. Desse modo, na análise feita pela SUROD, os valores dos eventos considerados no Fator C foram atualizados com base no IRT do 8º ano concessão.

3.18. Também foram propostas pela área técnica a atualização de todos os montantes dos eventos do Fator C que tratam de correção de eventos anteriormente reequilibrados, nos termos do parágrafo 4º do art. 5º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, disposto a seguir:

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

3.19. Cumpre ressaltar que as tarifas resultantes da 4ª Revisão Ordinária, da 7ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária, embora aprovadas por meio da Deliberação nº 1.051, de 11/12/2019, não entraram em vigor, haja vista a liminar contida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000, determinando a manutenção das tarifas aprovadas por meio da Deliberação ANTT nº 828, de 10/10/2018, que autorizou a 3ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP a qual esteve vigente até a aprovação da 5ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP realizada por intermédio da Deliberação ANTT nº 256, de 06/08/2021.

3.20. Diante disso, para os eventos de "Arredondamento Tarifário", "Atraso na aplicação do reajuste" e "Eixos Suspensos", os montantes foram calculados pela área técnica para o período compreendido a partir do dia 06/09/2021 até o dia 20/03/2022, dia de encerramento do 8º ano de concessão.

3.21. Para aplicação do Fator C, a SUROD considerou os seguintes eventos: Arredondamento tarifário; Atraso na aplicação do reajuste; Diferença ISSQN; Verba Anual para Segurança no Trânsito (8º ano); Receitas Extraordinárias e Custos Associados; Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico - RDT; Reversão de receita devido a mudança de localização da Praça P06 - 1º TA; Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real; Reequilíbrio do COVID-19. A análise mais detalhada se encontra na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2632/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº 16668792).

3.22. De posse desses elementos, a área técnica calculou o montante da Conta C (que apresenta saldo atual de R\$ 0,00), que é o somatório dos valores calculados em cada evento descrito, conforme sintetizado no quadro abaixo, para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C:

Quadro 2 - Eventos considerados na Conta C

Item	Eventos	R\$ (PC ano 9)
1	Arredondamento	-1.852.169,60
2	Atraso na aplicação do reajuste	17.791.730,20
3	ISSQN	-1.334.580,01
4	Segurança no trânsito: PRF	-1.776.830,28

4	Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-761.497,78
4	RDT	-1.666.640,57
5	Receitas Extraordinárias	-3.338.436,99
6	1º Termo Aditivo	-11.548.284,21
7	Subst. eixos suspensos projetado pelo real - 7º ano concessão	-3.141.844,34
8	Perda tráfego COVID	3.136.623,19
	TOTAL	-4.491,930,39

3.23. Assim, o saldo calculado para a Conta C na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária resultou **negativo de R\$ 4.491,930,39 (quatro mil quatrocentos e noventa e um reais e noventa e três centavos e trinta e nove centavos)**, a preços de julho/2022.

3.24. Conforme previsto no item 2 do Anexo 6 ao Contrato de Concessão, o Cálculo do Fator C é realizado de acordo com a seguinte fórmula:

$$C_{t+1} = \frac{C_{dt+1} + (C_{dt} - C_t \times VTPeq_t) \times (1 + r_t)}{VTPeq_{t+1}}$$

Onde:

t: representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do Fator C

Ct: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano t

Ct+1: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte a t

VTPeqt: Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6, efetivamente verificado no ano t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 de cada categoria,

VTPeq̃: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6, para o ano seguinte a t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 de cada categoria,

rt: Taxa de Juros nominal equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo no ano t

Cdt+1: Montante da Conta C a ser aplicado no ano seguinte a t, conforme o item 2.3.

Cdt: Montante da Conta C determinado pela ANTT efetivamente aplicado para o cálculo de ct.

$$Taxa Juros = [(1+i) \times (1+f)]$$

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.

3.25. O Quadro a seguir apresenta os elementos e valores utilizados pela SUROD no cálculo do Fator C:

Quadro 3 - Cálculo Fator C

Montante (Cdt+1)	-4.491,930,39
Fator C aplicado no ano 8 (Cdt)	-0,23313
Montante conta C aplicado no ano 8 (Cdt)	-20.133.937,19
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 8 (VTPeqt)	106.467.016,53
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 6 (VTPeqt-2)	93.198.985,05
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 9 (VTPeqt+1)	113.793.389,82
Fator C	R\$ 0,00969

$$*T_{t+1} = [(1+i) \times (1+f)] = [(1+10,07\%) \times (1+8,47\%)] = 19,39\%$$

3.26. Conforme observado, o **Fator C calculado na presente revisão foi positivo de R\$ 0,00969**

Eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais

3.27. 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.

3.28. Sendo assim, foi realizada pela área técnica a substituição do tráfego projetado no EVTEA pelo real no 8º ano de concessão, resultando nas variação da TBP de cada fluxo conforme Quadro abaixo:

Quadro 4: Impacto na TBP do tráfego real

Fluxo de Caixa	Δ Tarifa PI
FCM 1	R\$ 0,000002
FCM 2	-R\$ 0,00036
FCM 3	-R\$ 0,0000
FCM 4	-R\$ 0,0000003

3.29. Além desses impactos, o Quadro a seguir apresenta os itens do PER alterados e a respectiva variação na TBP calculados pela área técnica:

Quadro 5 - Impacto na TBP dos itens de FCM alterados

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Fluxo de Caixa Marginal 2			

Operação dos controladores de velocidade previstos originalmente no PER	3.1	Inv	-0,000002
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT (Controlador/reductor)	3.2	Inv	-0,000002
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT (Impressão+postagem)	3.3	Inv	-0,000008

3.30. O Quadro a seguir apresenta as tarifas resultantes, a preços iniciais, dos Fluxos de Caixa Marginais e também uma comparação com as TBPs de cada fluxo aprovadas na revisão anterior:

Quadro 6: Tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais

Tarifa Acumulada	TBP	
	(6ºRO e 9ºRE)	(7ºRO e 10ºRE)
FCM1 (TIR 8,01%)	-0,000020	-0,000018
FCM2 (TIR 9,43%)	0,004240	0,003868
FCM3 (TIR 9,95%)	0,000090	0,000082
FCM4 (TIR 8,47%)	0,000004	0,000003
Total	0,004314	0,003936

Impacto do percentual de eixos suspensos na tarifa de contrato

3.31. A perda de eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15 foi projetada na revisão anterior (6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária), com o percentual de 9,51%. Para esta 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, a área técnica atualizou a projeção com dados de tráfego real do 8º ano concessão.

3.32. O percentual de eixo suspensos relativo ao 8º ano concessão (período de 21/03/2021 a 20/03/2022) foi de **10,0651%**.

3.33. Tendo em vista a perda de receita da concessionária em face da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), a SUROD explica por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2632/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT14668792), que faz-se necessário incidir o referido percentual sobre a tarifa de contrato durante a vigência da 7ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária, de 06/09/2022 a 05/09/2023, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$T_r = T_o * (1 + (100 * [(1 / 1 - \% \text{ eixos}) - 1])),$$

onde T_r e T_o são as Tarifas de Contrato revisada e original, respectivamente.

3.34. Considerando a Tarifa de Contrato original de R\$ 0,02638 e o percentual de eixos suspensos de 9,14469%, calculou-se a Tarifa de Contrato com impacto do percentual de eixos suspensos de R\$ 0,02904, conforme mostrado a seguir:

$$T_r = 0,02638 * (1 + (100 * [(1 / 1 - 10,0651\%) - 1])) = 0,02904$$

3.35. Em decorrência desses ajustes, o valor da TBP quilométrica contratual passou de R\$ 0,02915 para R\$ 0,02904 e a TBP quilométrica dos diversos Fluxos de Caixa Marginal de R\$ 0,00431 para R\$ 0,00394.

Resultado da 7ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste

3.36. O quadro abaixo sintetiza os resultados das análises da área técnica com relação aos itens que compõem a 7ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio:

Quadro 14: Cálculo da tarifa por praça

Composição da Tarifa	7ª RO e 10ª RE
TBP Contrato	R\$ 0,02638
Eixos Suspensos	10,0651%
TBP FCM	R\$ 0,00394
TBP final	R\$ 0,03297
Fator D	0,00000%
Fator Q	0,00000%
Fator X	0,00000%
Fator C	R\$ 0,00969
IRT ¹	1,86101

¹A variação do IPCA no período de julho/2021 a julho/2022 foi de 10,07%, com vigência no período de 06/09/2022 a 05/09/2023.

3.37. A partir da referida composição tarifária, a SUROD, seguindo a metodologia de cálculo estabelecida na subcláusula 18.3.3 do Contrato de Concessão, calculou a Tarifa de Pedágio para categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento, disposta no Quadro a seguir, que apresenta, também, uma comparação com a tarifa aprovada na revisão anterior:

Quadro 15: Variação tarifária

Praça de pedágio	TCP	6ºRO e 9ºRE		7ºRO e 10ºRE ¹		Variação	
		Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred.
Praça 1	88,00	4,74648	4,70	5,40938	5,40	13,97%	14,89%
Praça 2	99,50	5,39723	5,40	6,11502	6,10	13,30%	12,96%
Praça 3	81,00	4,35038	4,40	4,97986	5,00	14,47%	13,64%
Praça 4	80,44	4,31869	4,30	4,94550	4,90	14,51%	13,95%
Praça 5	107,50	5,84992	5,80	6,60590	6,60	12,92%	13,79%
Praça 6	90,00	4,85966	4,90	5,53210	5,50	13,84%	12,24%
Praça 7	73,94	3,95088	4,00	4,54666	4,50	15,08%	15,00%
Praça 8	95,00	5,14259	5,10	5,83890	5,80	13,54%	13,73%
Praça 9	135,50	7,43434	7,40	8,32399	8,30	11,97%	12,16%

	Média	13,73%	13,32%
--	--------------	---------------	---------------

[1] Cálculo da tarifa de pedágio pela fórmula: Tarifa de Pedágio = TCP*TBPcontrato*(1-D-Q)*(IRT-X)+TCP*TBPFCM*(IRT-X)+C

3.38. Deste modo, 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 13,32%, em relação às tarifas aprovadas na revisão anterior.

3.39. Por fim, cumpre ressaltar que, com relação à adimplência contratual, não há nos autos óbices ao prosseguimento do pleito, estando a Concessionária regular com as suas obrigações, nos termos do Relatório Consolidado de Fiscalização - 2022 (nº SEI15485253) e Atestado de Regularidade (nº SEI 15485368).

Análise da Procuradoria Federal junto à ANTT:

3.40. Os aspectos jurídicos que envolvem os procedimentos de revisão e reajuste tarifários foram realizados por meio do PARECER n. 00163/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº17493963), de 20/06/2023, cuja manifestação de concordância com o concluído consta no DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00182/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17494005), de 22/06/2023.

3.41. Cumpre destacar que os procedimentos objeto de análise de reequilíbrio realizados por esta GEGEF foram analisados pela D. Procuradoria Federal junto à ANTT, que assim se manifestou:

"72. Diante do exposto, constatado o atendimento à legislação de regência e aos procedimentos estabelecidos pela ANTT, com a ressalva de que deve ser observado pela área técnica o disposto nos parágrafos 21, 63 e 69 deste opinativo, concluímos pela possibilidade de aprovação da 7ª revisão ordinária, 10ª revisão extraordinária e reajuste da tarifa básica de pedágio cobrada pela Concessionária Rota do Oeste S/A com vigência contratualmente prevista para 6 de setembro de 2022, nos moldes propostos pela SUROD, louvando em especial o empenho da GEGEF na apuração de tão intrincada revisão tarifária.

3.42. A ressalva constante no parágrafo 21 do PARECER n. 00163/2023/PF-ANTT/PGF/AGU trata da prévia comunicação ao Ministério da Economia:

"Nessa linha, pelo que consta destes autos, verifica-se que a SUROD não se desincumbiu dessa obrigação, visto que, não obstante tenha informado, pela multicitada Nota Técnica SEI nº 2632/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI 16668792), que "os resultados da análise da 7ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da CRO serão encaminhados à Secretaria de Reformas Econômicas (SRE) do Ministério da Fazenda", referida comunicação ao Ministério não fora localizada no processo, o que enseja atenção da área técnica quanto a observância deste requisito formal ou acostar nos autos o seu cumprimento."

3.43. Esta lacuna foi devidamente sanada através do OFÍCIO SEI Nº 20028/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 17498582) conforme conta no referido processo de revisão.

3.44. O parágrafo 63 indica que:

63. Assim, não há que se falar neste momento em apuração e aplicação na presente revisão da receita recebida a maior em face de decisão judicial, em virtude da celebração do TAC entre a ANTT e a Concessionária, respondendo indagação no item 8 da Nota Técnica SEI nº 2632/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI 16668792).

3.45. Informa-se que o cálculo da revisão tarifária não está considerando qualquer reequilíbrio em decorrência da receita a maior em face da decisão judicial em questão.

3.46. De fato, conforme alertado pela PF-ANTT, trata-se de montante já incorporado ao Anexo C do TAC:

62. Sendo inclusive obrigação da ANTT desconsiderar o passivo regulatório do Anexo C, em caso de cumprimento do TAC:

3.1. São obrigações da ANTT:

(...)

iii. extinguir os passivos regulatórios relacionados no Anexo C e os processos sancionadores em curso relacionados no Anexo D, caso cumpridas as condições expressas neste instrumento;

3.47. O parágrafo 69, por sua vez, recomenda que:

69. Portanto, sugere-se que a área técnica analise no cálculo da tarifa o disposto no TAC pactuado entre a ANTT e a CRO S.A.

3.48. Conforme exposto anteriormente, foi apresentado um único cenário de revisão tarifária, em que os efeitos do fator D sobre a tarifa são suspensos, não em razão da decisão arbitral, mas em função de previsão no TAC. Assim, foi considerado na presente revisão o percentual de Fator D, relativo ao 8º ano concessão, de 0,00%, pois refere-se a inexecuções anteriores à celebração do TAC e, conforme o Parecer da PF-ANTT, o TAC estabelece a suspensão da aplicação do Fator D relativo às obrigações não cumpridas até o momento da assinatura do TAC. Por outro lado, destacou-se que os efeitos tarifários das inexecuções do 8º ano concessão também não constam do Anexo C do TAC, pois tais inexecuções ainda não haviam sido apuradas por ocasião da celebração do TAC. Dessa forma, faz-se necessária a atualização dos Passivos Regulatórios indicados no Anexo C do TAC para incluir os efeitos tarifários das inexecuções relativas ao 8º ano concessão.

3.49. Por fim, cabe mencionar o parágrafo 73, que prevê que:

"73. Sugere-se que, quando da remessa à SUROD do presente parecer, seja aberta nova tarefa à Subprocuradoria Geral de Assuntos Judiciais e à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais reforçando a necessidade de que a manifestação quanto à existência de decisões que impeçam o prosseguimento da revisão deva ser remetida diretamente à área técnica."

3.50. A este respeito, a COTA nº 05465/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº7528774), informa que:

"2. Observa-se, contudo, que a manifestação desta SUBJUD quanto à existência de decisões que

impeçam o prosseguimento da revisão já fora acostada aos presentes autos, por initemédia da NOTA n. 00598/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI n° 17493931)."

3.51. Posteriormente, a Nota. n. 00592/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (17599591) apresenta informações acerca de decisões arbitrais ou da Corte de Contas que possam obstar o prosseguimento do presente feito, concluindo que as determinações do procedimento arbitral e os processos em curso no TCU não obstam a realizam da revisão tarifária em curso:

PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI N° 23960/PFF
(...)

11. Isso posto, concluímos que referidas determinações não mais representam óbices ao processo de revisão tarifária ora pretendido.
(...)

DOS PROCESSOS NO TCU
(...)

13. Não foram localizadas decisões do Tribunal de Contas da União - TCU que representem óbices ao prosseguimento da 7ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da CRO.

3.52. Cabe mencionar que a PF-ANTT indicou a necessidade de análises adicionais da SUROD em relação aos TC 034.032/2017-7 e 012.831/2017-4. Entretanto, em razão da urgência da necessidade de promoção de todas as revisões tarifárias pendentes, para cumprimento, pela ANTT, da obrigação constante na alínea iv do item 3.1 da Cláusula Terceira do TAC, orientou que a revisão tarifária em processamento não aguarde a execução das diligências apontadas.

3.53. Dessa forma, conclui-se que o atual processo de revisão deve ter prosseguimento, devendo a SUROD posteriormente realizar as análises necessárias para atualização do Anexo C do TAC e atendimento às diligências apontadas pela PF-ANTT quanto aos TC 034.032/2017-7 e 012.831/2017-4.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por referendar a Deliberação n° 200, de 03 de julho de 2023, publicada no Diário Oficial da União em 04 de julho de 2023, que tem como objeto a aprovação da 7ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) aplicável ao trecho concedido da BR-163/MT, explorado pela CRO, visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, cujos efeitos nas praças de pedágio P1, em Itiquira/MT, P2, em Rondonópolis/MT, P3, em Campo Verde/Santo Antônio de Leverger/MT, P4, em Cuiabá/Santo Antônio de Leverger/MT, P5, em Acorizal/MT, P6, em Diamantino/MT, P7, em Nova Mutum/MT, P8, em Lucas do Rio Verde/MT, P9, em Sorriso/MT serão considerados com a aprovação da 8ª Revisão Ordinária, nos termos da Minuta de Deliberação DG (17681725).

Brasília, 17 de julho de 2023.

RAFAEL VITALE RODRIGUES
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL VITALE RODRIGUES, Diretor Geral**, em 17/07/2023, às 13:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto n° 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 **17681160** e o código CRC **B6BABA2F**.

Referência: Processo n° 50500.039821/2023-78

SEI n° 17681160

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br