



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 3/2023

OBJETO: Proposta de Deliberação que aprova a 14ª Revisão Ordinária, a 15ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP da concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.248030/2022-56

PROPOSIÇÃO PRÉ-PARECER n. 00044/2023/PF-ANTT/PGF/AGU 15601986) e **DESPACHO DE APROVAÇÃO** n. 00056/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (15602010)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que autoriza a 14ª Revisão Ordinária, da 15ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia, explorado pela concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

2. DOS FATOS

2.1. Em 18/05/2022, a Autopista Régis Bittencourt S.A. protocolou o documento ARB/REG/22050301 (SEI N°14476695), por meio do qual apresentou informações necessárias para a realização da Revisão Tarifária do ano 15 do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo - Curitiba, em conformidade com o Ofício Circular 012/2016/GEINV/SUINF e com a Resolução ANTT n° 675/2004. Os dados apresentados incluíram: receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados; recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório; criação, alteração e extinção de tributos ou encargos decorrentes de disposições legais; recursos para aparelhamento da PRF e demais verbas; verbas para desapropriações; e, verba para o Sistema de Controle de Velocidade.

2.2. Posteriormente, a Concessionária complementou a informação requerida nos documentos supramencionados, apresentando as prestações de contas necessárias para as Revisões Ordinária e Extraordinária, relativas ao período de 18/02/2021 a 17/02/2022, nos termos do documento ARB/REG/22080401 (SEI N° 14288510).

2.3. Em 17/11/2022, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF), vinculada à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), solicitou por meio de Despacho (SEI N°14374686) que a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON), também vinculada à SUROD, informasse sobre o eventual descumprimento por parte da Concessionária de alguma cláusula técnica-operacional do contrato de Concessão, bem como qualquer outro óbice que impedisse a ANTT de aprovar a Revisão Ordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Régis Bittencourt S.A. prevista para o dia 29/12/2022.

2.4. Em 21/11/2022, a GECON informou por meio de Despacho (SEI N°14390576) a não existência de óbices, no âmbito de sua competência, para a aprovação do pleito da Autopista Régis Bittencourt S.A. Além disso, informou que solicitou (SEI N°14388346) manifestação da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP), também vinculada à SUROD, para que informe sobre a quantidade de Processos Administrativos Simplificados (PAS) autuados em desfavor da Concessionária por descumprimento contratual.

2.5. Em 05/12/2022, a GEGEF exarou a Nota Técnica SEI N° 7667/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI N°14427963), por meio da qual realizou a análise econômico-financeira preliminar da 14ª Revisão Ordinária, 15ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Autopista Régis Bittencourt S.A. De acordo com a manifestação técnica, a tarifa para veículos de categoria 1, após o arredondamento, passaria de R\$ 3,70 para R\$ 3,90, representando um aumento de 5,405%.

2.6. Concomitantemente, no mesmo dia 05/12/2022, foi enviado à Concessionária por e-mail (SEI N°14586069) o Ofício SEI N° 35962/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI N°14428067), que apresenta uma análise preliminar do pleito de Revisão/Reajuste e assegura seu direito de manifestação no prazo de 15 dias, em conformidade com o disposto no art. 5º, inciso II, da Resolução 675/2004.

2.7. Em resposta ao Ofício supracitado, a Concessionária se manifesta acerca da análise preliminar por meio do documento ABR/REG/22121301 (SEI N°14760659), nos autos do Processo Administrativo 50500.290548/2022-92, declarando "ciência e concordância" para algumas questões, bem como somente "ciência" para outros. No mesmo documento, a Concessionária requer que a ANTT considere a alocação do impacto resultante da pandemia de COVID-19 por Fluxo de Caixa

Marginal e não pelo Fluxo de Caixa Original, como foi adotado na análise preliminar.

2.8. Em 21/12/2022, a GEFOP encaminhou por meio de Despacho (SEI N°14767211) as informações expedidas pela Coordenação de Instrução Processual (CIPRO), que identificou em seus registros (SEI N°14583332) a existência de 800 (oitocentos) processos administrativos simplificados (PAS) referentes à Concessionária, dos quais 30 (trinta) consistem em penalidades já transitadas em julgado, tendo sido verificado o pagamento de 8 (oito) multas aplicadas.

2.9. Finalmente, a GEREF elaborou a Nota Técnica SEI N° 342/2023/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI N°5074197) em 27/01/2023, por meio da qual realizou a análise econômico-financeira definitiva da 14ª Revisão Ordinária, 15ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., em que, assim como na análise preliminar, manteve o aumento da tarifa, após o arredondamento, de R\$ 3,70 para R\$ 3,90, representando um aumento de 5,405%.

2.10. No mesmo dia 27/01/2023, a SUOD enviou por e-mail (SEI N°15202883) à Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do então Ministério da Economia o Ofício SEI N° 2643/2023/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI N° 15151628), dando ciência prévia da revisão e do reajuste ora em curso na Agência, conforme determina o art. 24, inciso VII, da Lei 10.233/2001.

2.11. Em paralelo, a GEGEF encaminhou os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT por meio de Despacho (SEI N°15152848) do mesmo dia 27/01/2023, com vistas à análise de juridicidade do processo de revisão e reajuste em questão.

2.12. Em 15/02/2023, a Procuradoria Federal junto à ANTT exarou o DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00056/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI N°5602010), que ratifica o PARECER n. 00044/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI N°5601986), concluindo pela possibilidade de aprovação pela Diretoria Colegiada da 14ª Revisão Ordinária, 15ª Revisão Extraordinária e Reajuste da tarifa de pedágio Autopista Régis Bittencourt S.A, na forma proposta pela SUOD.

2.13. Em 24/02/2023, em atendimento ao art. 20 da Instrução Normativa 5/2021 e ao art. 39, § 2º, inciso I e V, do Regimento Interno da ANTT, a SUOD apresentou o Relatório à Diretoria SEI N° 32/2023 (SEI N°15129375), ratificando as manifestações técnicas de suas unidades técnicas e propondo a aprovação das revisões e do reajuste, na forma da minuta de deliberação anexa ao documento, bem como remeteu os autos à Assessoria Administrativa e de Apoio, por meio do Despacho (SEI N°15606224), declarando que o processo reúne as condições previstas no §1º do art. 39 do Regimento Interno.

2.14. Por isso, os autos foram remetidos à Secretaria Geral, conforme consta no Despacho (SEI N°15624069), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado nesse mesmo dia (SEI N° 15662882), ocasião em que fui designado seu relator.

2.15. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Lei 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, estabeleceu, como encargo do Poder Concedente, a homologação de reajustes e a realização de revisões das tarifas dos serviços concedidos, conforme se observa no art. 29, inciso V:

[...]

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

[...]

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

[...]

3.2. Além disso, nos termos do art. 18 e do art. 23 do referido diploma legal, o edital de licitação deverá conter os critérios de reajuste e revisão tarifária, devendo constar no contrato de concessão ou de permissão, como cláusula essencial, o preço do serviço e os critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas.

3.3. Pois bem. A Lei 10.233/2001, em seu art. 13, inciso IV, alínea "a", conferiu à ANTT a qualidade de Poder Concedente, ao lhe outorgar a competência para delegar, por meio de permissão, a prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. Ademais, no art. 24, inciso VII, estabeleceu que a ANTT deverá "proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda".

3.4. Em 14 de fevereiro de 2008, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 401,60 km do trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia BR-116/SP/PR, para 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).

3.5. As principais disposições atinentes ao reajuste e revisões tarifárias contidas no Contrato de Concessão são as seguintes:

"CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI é de R\$ 1,364 (um real e trezentos

e sessenta e quatro milésimos de real), referenciado a julho de 2007.

6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei no 9.069/195.

6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.

6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.

6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior a data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_1}{IPCA_0}$$

Onde:

$IPCA_0$ - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);

$IPCA_1$ - IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

- a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;
- b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente."

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

- a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;
- c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;
- d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior a verba indenizatória prevista no PER;
- e) sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados a Concessão.

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

Revisão Ordinária

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.

Revisão Extraordinária

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

Revisão Quinquenal

6.42 Revisão Quinquenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT."

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

preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajustamento tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados".

3.7. Quanto à revisão ordinária e extraordinária, essa Resolução trata dos eventos que serão considerados nas revisões, a saber:

[...]

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 comprometam ou possa comprometer a solvência da Concessionária e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato.

[...]

3.8. Por fim, os aspectos da revisão são também abordados na Resolução 1.187/2005, que "dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT".

3.9. Apresentadas as regras contratuais e normativas relacionadas a revisão e reajuste tarifário, passemos à análise de cada um dos itens.

I - REVISÃO

3.10. Os eventos considerados na 14ª Revisão Ordinária e 15ª Revisão Extraordinária foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO), com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 8,68%, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais descritos a seguir:

- a) Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM 1): criado em 2011 por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 8,01%;
- b) Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM 2): criado em 2014 por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 7,17%;
- c) Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM 3): criado em 2015 por ocasião da 8ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 9,95%;
- d) Fluxo de Caixa Marginal 4 (FCM 4): criado em 2016 por ocasião da 9ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 9,77%;
- e) Fluxo de Caixa Marginal 5 (FCM 5): criado em 2019 por ocasião da 12ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 8,47%.

3.11. Pontua-se que as variações percentuais apresentadas no decorrer desta Nota Técnica foram calculadas com base na TBP aprovada na 13ª Revisão Ordinária e 14ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação ANTT nº 72/2022 no valor de R\$ 1,64156.

a) 14ª REVISÃO ORDINÁRIA

3.12. Os itens seguintes tratam do detalhamento dos eventos considerados na 14ª Revisão Ordinária da TBP da Concessionária.

i. Correção de IRT provisório, arredondamento da tarifa de pedágio e atraso

3.13. Conforme previsto no Contrato de Concessão, as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e da utilização do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) provisório, aplicados nas tarifas praticadas na revisão anterior, devem ser compensados no ano seguinte.

3.14. Haja vista que na revisão anterior não houve aplicação provisória do IRT, foi considerada na presente revisão apenas a correção devido ao arredondamento tarifário e atraso.

3.15. O atraso na aplicação da última revisão/reajuste aprovados, que deveria ter ocorrido em 29 de dezembro de 2021, mas entrou em vigência apenas em 20 de fevereiro de 2022, conforme Deliberação ANTT nº 72/2022.

3.16. O respectivo reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado por meio da inclusão da tarifa praticada nas respectivas datas nos devidos Fluxos de Caixa, resultando nos impactos percentuais sobre TBP vigente indicados no quadro a seguir:

Quadro 1: Impactos devido ao arredondamento da tarifa

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	0,20466%
FCM1	0,00226%
FCM2	0,06996%
FCM3	0,00331%
FCM4	- 0,19140%
FCM5	0,00098%

ii. Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real - Lei nº 13.103/2015

3.17. O artigo 17 da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que teve efeitos a partir de 17/04/2015, estabeleceu que "os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos". Já o contrato de concessão, dispõe, na subcláusula 6.22, que para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.

3.18. Diante disso, na 8ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 29/12/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), em razão da perda de receita pela não cobrança dos eixos suspensos. Ressalta-se que anualmente, nas revisões ordinárias, devem ser realizados ajustes desses valores baseados nos volumes efetivamente observados.

3.19. Nesta revisão, será substituído o percentual projetado pelo percentual real apurado no 14º ano concessão, que corresponde ao período de 18 de fevereiro de 2021 a 17 de fevereiro de 2022. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda de receita nas Praças P1 a P6 considerados na revisão anterior e na revisão atual:

Quadro 2: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos previstos e efetivos no 13º ano concessão.

Praça de Pedágio	Percentual previsto	Percentual efetivo
P 1	7,04%	6,77%
P 2	7,74%	7,38%
P 3	8,22%	7,76%
P 4	7,95%	7,80%
P 5	7,90%	7,72%
P 6	7,70%	7,61%

3.20. O ajuste foi realizado na matriz de tráfego do Fluxo de Caixa Original para as Praças P1 a P6, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente mostrado no quadro a seguir:

Quadro 3: Impactos devido ao ajuste de Eixos Suspensos

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,25654%

3.21. Cabe dizer que a adoção do tráfego real nos FCMs adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, reequilíbrio devido à isenção de eixos suspensos para estes fluxos.

3.22. Salienta-se, ainda, que na próxima revisão serão realizados ajustes dos percentuais com base nos volumes de tráfego efetivamente observados no ano 15.

iii. Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs

3.23. Conforme dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pela Resoluções nº 4.339/2014, nº 4.727/2015 e e nº 5.859/2019, anualmente, os valores reais de tráfego observados no ano anterior, por praça de pedágio e por categoria de veículo, deverão substituir os valores projetados. Estes valores devem ser lançados nos Fluxos de Caixa Marginais, por ocasião das Revisões Ordinárias.

3.24. Assim, o tráfego real verificado no 14º ano da concessão (período de 18/02/2021 a 17/02/2022), informado pela Concessionária por meio da Carta ARB/REG/22031402 (n. SEI 10420737), foi considerado nos Fluxos de Caixa Marginais da Concessão (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5), em substituição ao tráfego projetado.

3.25. Cabe ressaltar que os dados de tráfego considerados na presente revisão foram confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária. De acordo com os dados confrontados, foi identificada uma aderência de 100,09% entre as receitas calculadas.

3.26. A inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais resultou nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no quadro a seguir:

Quadro 4: Impactos da inserção do tráfego real

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM1	-0,05889%
FCM2	-1,91190%
FCM3	-0,09206%
FCM4	0,12196%
FCM5	-0,00031%
Total	-1,94120%

iv. Receitas extraordinárias e custos associados

3.27. Item de revisão ordinária, preconizado na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, e também integrante do pleito da Concessionária. O repasse à modicidade das receitas alternativas foi regulamentado em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552/2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, na qual ficou estabelecido o que segue:

"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 conforme disposto na Resolução nº 675, de 2004 (NR)."

3.28. Para a 14ª Revisão Ordinária foram consideradas as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 14º ano concessão, conforme análise realizada na Nota Técnica SEI nº 4181/2022/GEGEF/SUROD/DIR, (n. SEI4307003) de 09/09/2022, que apurou o valor bruto de Receitas Extraordinárias de R\$ 4.664.195,23, a preços iniciais. De acordo com a referida Nota Técnica, não houve Custos Associados reconhecidos contabilmente pela Concessionária.

3.29. Para o cálculo do valor a ser repassado à modicidade tarifária, são deduzidos do montante bruto apurado de Receitas Extraordinárias, conforme determina a Resolução ANTT nº 2.552/2008: 15% do valor total bruto, correspondente à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária; os tributos incidentes sobre a receita (5% de ISS; 0,65% de PIS; e 3% de Cofins); e os custos diretamente associados, quando comprovados.

3.30. O repasse à modicidade tarifária da receita extraordinária do 14º ano concessão resultou no seguinte impacto sobre a TBP vigente:

Quadro 5: Impacto percentual devido às Receitas Extraordinárias

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,14712%

v. Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

3.31. De acordo com as sub cláusulas 20.1 a 20.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária deve destinar anualmente o montante de R\$ 843.700,00 (oitocentos e quarenta e três mil e setecentos reais), a preços iniciais, aos projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, em pesquisas de interesse da Concessão, de acordo com a regulamentação da ANTT, sendo os valores não utilizados para os fins a que se destinam no exercício revertidos à modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias.

3.32. Nesse contexto, a Gerência de Regulação Rodoviária (GERER), por meio da Nota Técnica SEI Nº 3443/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR (n. SEI328854), de 20/07/2022, apresentou análise da prestação de contas de RDT relativa ao 14º ano de concessão (período de 18/02/2021 e 17/02/2022). Conforme a referida Nota Técnica, foi aprovado o valor foi de R\$ 0,00 (zero reais), a preços iniciais, da verba destinada aos projetos de RDT. Sendo assim, o valor de R\$ 843.700,00 (oitocentos e quarenta e três mil e setecentos reais), o qual não utilizado, será revertido à modicidade tarifária no 14º ano concessão.

3.33. O valor não utilizado da verba destinada aos projetos de RDT foi considerado no Fluxo de Caixa Original (FCO) da Concessão, resultando o impacto percentual sobre a TBP vigente mostrado no quadro a seguir:

Quadro 6: Impacto percentual devido à verba não utilizada dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,03486%

vi. Alterações no cronograma PER

3.34. Por meio da Nota Técnica SEI nº 5129/2022/GECON/SUOD/DIR (n. SEI2785626), de 12/09/2022, e Nota Técnica SEI 8766/2022/GECON/SUOD/DIR/ANTT (n. SEI4782771), 13/01/2023, constantes no Processo nº 50500.051371/2022-19, a GERÊNCIA DE GESTÃO CONTRATUAL RODOVIÁRIA (GECON) apresentou análise acerca alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 14ª Revisão Ordinária, bem como análise acerca da prestação de contas da verba destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF.

3.35. Os itens dos referidos documentos considerados na 14ª Revisão Ordinária foram lançados nos Fluxos de Caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 7: Impactos percentuais devido as alterações no PER na 13ª RO.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Ordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Verba para Aparelhamento da PRF	11.1	Cop	- 0,03204%
Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	Inv	- 0,38615%
Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla - L = 11,785 x 2 = 23,57 km	5.1.2.1	Inv	- 0,16335%
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples - Completo - BR-116/SP - km 277+600m	5.1.8.1	Inv	- 0,01243%
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com BR-476/PR	5.1.8.4	Inv	- 0,01284%
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com PR-417	5.1.8.5	Inv	- 0,01284%
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 312+200m	5.1.9.4	Inv	- 0,01059%
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 332	5.1.9.6	Inv	- 0,01055%
Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo - Contorno Norte de Curitiba - Interseção com BR 116	5.1.10.4	Inv	- 0,02567%
Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria - Passagem superior av. Santos Dumont	5.1.11.2	Inv	- 0,01185%
Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria - Passagem inferior Rua Pedro Osaki	5.1.11.3	Inv	- 0,01185%
Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria - Passagem inferior Rua Marcos Cardoso	5.1.11.4	Inv	- 0,01185%
Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria - Passagem superior Rua Presidente Faria	5.1.11.5	Inv	- 0,01185%
Execução de Terceiras Faixas - Locais a definir - 30,0 km	5.2.2.C	Inv	- 0,11849%
Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapeverica da Serra – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.1	Inv	- 0,06408%
Implantação de ruas laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.2	Inv	- 0,00382%
Implantação de ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba – segmentos a definir – extensão de 15,0 km	5.1.3.3	Inv	- 0,00407%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples - Completo - BR-116/SP - km 277+600m	5.1.8.1	Inv	- 0,07348%

vii. Efeito final da 14ª Revisão Ordinária

3.36. Assim, o efeito final da 14ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 1,64156 para R\$ 1,58792, representando um decréscimo de -3,268% (três inteiros e duzentos e sessenta e oito milésimos por cento).

b) 15ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

3.37. Os itens seguintes tratam dos eventos considerados na 15ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária.

i. Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

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

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

(...)

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

3.39. Conforme se observa no item 5.1.1.3 *Inserção do Tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais* da presente Nota Técnica, a soma dos impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5) totalizou um percentual de **-1,94120%**, portanto, ultrapassou o limite de 0,5% estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.850/2019.

3.40. Considerando a metodologia para o cálculo da atualização da projeção de tráfego disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, utilizou-se a projeção de crescimento do PIB disponibilizada pelo Banco Central no Relatório de Mercado FOCUS, de 11/11/2022, para os anos de 2022 a 2025, indicados na tabela a seguir. Destaca-se que foi adotada a elasticidade de 1 para todas as categorias de veículos.

Quadro 8: FOCUS - Relatório de Mercado - Expectativas de Mercado (11 de novembro de 2022)

BANCO CENTRAL DO BRASIL		Focus Relatório de Mercado		Expectativas de Mercado		11 de novembro de 2022													
						▲ Aumento ▼ Diminuição = Estabilidade													
Mediana - Agregado	2022				2023				2024				2025						
	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal*	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal*	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***	Há 4 semanas	Há 1 semana	Comp. semanal*	Resp. **	
IPCA (variação %)	5,62	5,63	5,82	▲ (3)	144	5,82	61	4,97	4,94	4,94	= (3)	144	4,94	61	3,43	3,50	3,50	= (3)	121
PIB Total (variação % sobre ano anterior)	2,71	2,76	2,77	▲ (1)	103	2,76	33	0,59	0,70	0,70	= (1)	101	0,68	33	1,70	1,80	1,80	= (3)	76
Câmbio (R\$/US\$)	5,20	5,20	5,20	= (16)	112	5,20	41	5,20	5,20	5,20	= (16)	111	5,20	41	5,10	5,10	5,15	▲ (1)	87
Selic (% a.a)	13,75	13,75	13,75	= (21)	131	13,75	50	11,25	11,25	11,25	= (10)	130	11,25	50	8,00	8,00	8,00	= (18)	110
IGP-M (variação %)	7,55	6,35	6,32	▼ (20)	80	6,22	22	4,58	4,55	4,50	▼ (2)	78	4,65	22	-4,00	-4,00	-4,00	= (55)	58
IPCA Administrados (variação %)	-4,37	-4,16	-3,92	▲ (6)	91	-3,86	29	5,62	5,56	5,52	▼ (1)	85	5,48	28	3,70	3,70	3,70	= (2)	51
Conta corrente (US\$ bilhões)	-30,00	-38,45	-41,00	▼ (4)	27	-44,35	16	-34,00	-34,00	-38,90	▼ (2)	26	-38,80	15	-17,84	-18,60	-13,15	▼ (2)	20
Balança comercial (US\$ bilhões)	60,00	55,00	55,00	= (1)	22	55,00	10	60,00	56,00	56,00	= (3)	21	59,10	9	50,14	50,00	50,14	▲ (1)	16
Investimento direto no país (US\$ bilhões)	66,00	75,00	80,00	▲ (5)	23	80,00	13	67,34	73,80	75,00	▲ (5)	22	75,00	12	70,00	75,00	80,00	▲ (3)	18
Dívida líquida do setor público (% do PIB)	58,40	58,45	58,00	▼ (2)	19	57,76	10	63,39	62,90	61,40	▼ (2)	18	62,50	10	65,45	64,50	64,00	▼ (2)	16
Resultado primário (% do PIB)	1,00	1,00	1,10	▲ (1)	27	1,35	14	-0,50	-0,50	-0,55	▼ (1)	26	-0,75	14	0,00	0,00	0,00	= (20)	23
Resultado nominal (% do PIB)	-6,40	-6,10	-6,00	▲ (4)	17	-6,00	9	-7,70	-7,50	-7,75	▼ (1)	16	-8,00	9	-6,05	-5,95	-6,00	▼ (1)	14

* comportamento dos indicadores desde o Focus-Relatório de Mercado anterior; os valores entre parênteses expressam o número de semanas em que vem ocorrendo o último comportamento ** respondentes nos últimos 30 dias *** respondentes nos últimos 5 dias úteis

— 2022 — 2023 — 2024 — 2025

3.41. Assim, o quadro a seguir apresenta as taxas de crescimento obtidas para os anos concessão 15 ao 25. Ressalta-se que a taxa de crescimento do PIB foi ponderada conforme o ano concessão.

Quadro 9: Taxas de crescimentos consideradas no tráfego projetado a partir do ano 15

Ano 15 (2022/2023)	Ano 16 (2023/2024)	Ano 17 ao 25 (2024 a 2033)
2,50%	0,84%	1,83%

3.42. Desse modo, as taxas de crescimento foram consideradas no tráfego projetado dos Fluxos de Caixa Marginais da Concessionária (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5), resultando nos impactos percentuais sobre a TBP descritos no Quadro seguinte:

Quadro 10: Impactos atualização da curva de tráfego FCMs

Fluxo de Caixa	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4	FCM5
Variação percentual	0,02811%	0,93133%	0,04182%	0,06803%	0,00025%

ii. Correção de erro material

3.43. Foi realizada a correção de erro material identificado na planilha de cálculo, na parte de Tarifas do FCM4. A fórmula que calcula a TBP Praticada do Período 2, no ano 15 (célula R615 da planilha, na aba Controle), estava considerando a célula S232 da aba Síntese (célula em que não consta valor algum), ao invés da célula S189 (que corresponde à TBP Praticada do FCM4, no ano 15). Tal correção gerou o seguinte impacto na TBP:

Quadro 11: Impacto percentual devido às Receitas Extraordinárias

Fluxo de

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM4	0,19111%

iii. Cumprimento do Acórdão nº 2685/2021-TCU-Plenário

3.44. No âmbito do TC 001.554/2013-1, referente à auditoria realizada na ANTT, no período de 28/1/2013 a 26/4/2013, pelo Tribunal de Contas da União - TCU com o objetivo de verificar a atuação da Agência sobre o contrato de concessão da rodovia BR-116/SP/PR, celebrado com a concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A. - ARB, foi prolatado, em 17/11/2021, o Acórdão nº 2685/2021-TCU-Plenário com as seguintes determinações, conforme consta do Processo 50500.029254/2013-70, que transcrevemos a seguir:

9.1. Determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com fundamento do art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que:

9.1.1 no prazo de 180 dias, re faça os cálculos relativos ao ressarcimento à concessionária de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança de pedágio ocasionados pela Administração, considerando apenas o prazo de 85 dias, bem como, na próxima revisão tarifária, expurgue o ressarcimento indevido decorrente da 1ª Revisão Extraordinária;

9.1.2. considerando os achados desta auditoria e os resultados dos processos TC 033.531/2019-6 e TC 024.813/2017-6, apresente ao Tribunal, no prazo de 90 dias após as deliberações proferidas nos citados autos, documentos que comprovem adequada motivação técnica e normativa para as alterações autorizadas no PER da concessão da Autopista Régis Bittencourt e a ausência de desequilíbrios do contrato provenientes das revisões tarifárias promovidas;

9.2. consignar na ata da sessão de julgamento dos presentes autos que a Seinfra Rodovia Aviação, após cumprimento do item 9.1.2. do presente acórdão pela ANTT, avalie a regularidade das revisões contratuais promovidas no contrato de concessão da ARB.

3.45. Após interposição de pedido de reconsideração pela Concessionária (9357687), o Ministro João Augusto Nardes, relator, expediu despacho (9357703) suspendendo os efeitos do item 9.1 e seus subitens até o julgamento do recurso, em atendimento ao art. 48 da Lei nº 8.443/1992 e aos art. 285 e 286 do Regimento Interno do TCU.

3.46. Assim, conforme despachos SEI nº9410098 e nº 9443943, a SUROD deixará sobrestado o cumprimento do item 9.1 e seus subitens do Acórdão 2685/2021-TCU-Plenário, até o julgamento do recurso pelo Tribunal de Contas da União.

iv. Alterações no cronograma PER

3.47. Em função da análise procedida pela GECON, levando em consideração o pleito da Concessionária, conforme Nota Técnica SEI Nº 5129/2022/GECON/SUROD/DIR (n. SEI2785626), de 12/09/2022, Nota Técnica SEI 8766/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (n. SEI4782771), 13/01/2023, e Despacho GECON (n. SEI15096001), de 24/01/2023, constantes no Processo nº 50500.051371/2022-19, a GECON, apresentou análise acerca das alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 15ª Revisão Extraordinária.

3.48. As alterações foram processadas tanto no FCO quanto nos FCMs e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 12: Impactos percentuais devido às alterações no PER na 15ª RE.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Administração da Concessionária	14.1	COp	0,001999%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Convênio ANTT/DPRF - Processamento de Multas	11.2	COp	-0,06140%
Custo Administrativo - FCM1 - item 11.2	14.2.9	COp	-0,00384%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Reposição veículos Fiscalização ANTT	6.9.2	Inv	-0,00794%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	6.4.3	Inv	0,02648%
Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação	6.4.4.1	COp	0,00421%
Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação	6.4.4.2	COp	0,00837%
Custo Administrativo - FCM5 - item 6.4.3	14.6.5	COp	0,00148%
Custo Administrativo - FCM5 - item 6.4.4.1	14.6.6	COp	0,00026%
Custo Administrativo - FCM5 - item 6.4.4.2	14.6.7	COp	0,00052%

v. Impacto no tráfego devido à pandemia da COVID-19

3.49. Por meio da Carta ARB/REG/22080401 (n. SEI4288510), a Concessionária reiterou o pedido para que esta gerência aplicasse a metodologia de cálculo dos impactos causados pela pandemia de COVID-19 na revisão tarifária da concessão.

3.50. Cabe ressaltar que a metodologia de cálculo do desequilíbrio econômico-financeiro decorrente dos efeitos extraordinários da pandemia sobre os contratos de concessão rodoviária foi definida na Resolução 5.954, de 04 de novembro de 2021, publicada no Diário Oficial da União de 8

de novembro de 2021. De acordo com o prazo estabelecido na resolução, a aplicação da metodologia definida será implementada nas revisões tarifárias a partir de 03 de março de 2022, data de início de vigência do normativo.

3.51. Por meio da Nota Técnica nº 4085/2022/GEGER/SUOD/DIR (SEI nº4374498), esta gerência procedeu análise acerca dos resultados da aplicação da metodologia da Resolução 5.954, de 04 de novembro de 2021, para o cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus (COVID-19) e para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em razão desse evento.

3.52. Conforme apresentado na nota técnica supracitada, a concessionária apresentou um ganho de **161.341,45 veículos equivalentes** (considerando as estimativas calculadas para veículos leves e pesados) o que demonstra que houve, especificamente neste trecho concedido, impacto positivo no tráfego causado pela pandemia do coronavírus.

3.53. O ganho de tráfego foi então lançado no Fluxo de Caixa Original da Concessionária no campo correspondente a *Tráfego* no 13º ano concessão. Sendo assim, a apuração do impacto decorrente da pandemia e dos devidos reequilíbrios resultaram na variação percentual sobre a TBP vigente indicado no quadro a seguir:

Quadro 13: Impacto no tráfego devido à pandemia do COVID-19.

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,00819%

3.54. Em sua manifestação por meio da Carta ARB/REG/22121301 (n. SEI4760659), a Concessionária informa que está elaborando os estudos necessários com o apoio de equipes especializadas no tema, seguindo o material disponibilizado no processo 50500.109711/2022-08, e, assim que as análises forem concluídas irá disponibilizar o comparativo para esta Agência, e solicita que a alocação do impacto no tráfego decorrente da pandemia seja feita por fluxo de caixa marginal, conforme segue:

"No mesmo contexto, entende-se que a forma adequada de fazer a alocação do impacto resultante deva ser pelo Fluxo de Caixa Marginal, e não pelo Fluxo de Caixa Original como foi empregado no processo, com base na premissa da própria Resolução 5.954 que adota os números do tráfego real e suas projeções econômicas.

Presume-se que o conceito de equilibrar eventos extraordinários pelo tráfego real - próprio do FCM - considera adequar à cenários atuais, tanto de tráfego quanto de TIR, os impactos na tarifa, logo o que se defende aqui é a adoção de premissas que se assemelham. Requer-se, portanto, que a Agência considere esta hipótese ao final deste cálculo na 15ª Revisão Extraordinária."

3.55. Quanto à solicitação de alocação do impacto da pandemia em fluxo de caixa marginal, informamos que a Resolução nº 5.954, de 4 de novembro de 2021, em seu artigo 5º, estabelece expressamente que a alocação deve ser feita por meio do fluxo de caixa original, para as concessões dotadas de planos de negócios, como a Autopista Régis Bittencourt:

"Art. 5º Para as concessões dotadas de plano de negócios, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será implementada pela alteração da tarifa básica de pedágio do fluxo de caixa original, através da consideração do montante de receita tarifária a ser reequilibrada verificada nos respectivos anos-concessão."

vi. Efeito final da 15ª Revisão Extraordinária

3.56. Assim, o efeito final da 15ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 14ª Revisão Ordinária de R\$ 1,58792 para R\$ 1,60569, representando um acréscimo percentual de 1,083% (um inteiro e oitenta e três milésimos por cento).

c) EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA

3.57. O efeito combinado da 14ª Revisão Ordinária e da 15ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 1,64156 para R\$ 1,60569, representando um decréscimo percentual de -2,185% (dois inteiros e cento e oitenta e cinco milésimos por cento).

II - REAJUSTE

i. Apuração do Reajuste

3.58. Considerando o início da cobrança de pedágio em 29 de dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário - IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de junho de 2007 e novembro de 2022, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de novembro de 2022 definitivo (6.434,20) e o número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,380).

3.59. Apurou-se o valor do IRT definitivo de 2,41037 para o ano de 2022, a vigorar de 29/12/2022 a 28/12/2023, conforme fórmula a seguir:

Quadro 14: Cálculo do Índice de Reajuste Tarifário - IRT

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_j} = \frac{6.434,20}{2.669,380} = 2,41037$$

3.60. Assim, o IRT definitivo considerado no reajuste anterior, de 2,27607, passa para 2,41037, também de caráter definitivo, representando um aumento percentual de 5,901% (cinco inteiros e novecentos e um milésimos por cento).

ii. Atualização da TBP revisada

3.61. O efeito da 14ª Revisão Ordinária, da 15ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária altera a tarifa reajustada vigente da Concessionária de R\$ 3,73630 para R\$ 3,87030, antes do arredondamento, representando um acréscimo percentual de 3,587% (três inteiros e quinhentos e oitenta e sete milésimos por cento), e de R\$ 3,70 (três reais e setenta centavos) para R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos), após o arredondamento, representando um acréscimo percentual de 5,405% (cinco inteiros e quatrocentos e cinco milésimos por cento).

3.62. O quadro a seguir apresenta o resumo dos resultados da 14ª Revisão Ordinária, da 15ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária:

Quadro 15: Resultado da 14ª Revisão Ordinária, 15ª Revisão Extraordinária e Reajuste

Evento	TARIFA PROPOSTA 13ª RO, 14ª RE e Reajuste	TARIFA PROPOSTA 14ª RO, 15ª RE e Reajuste	VARIAÇÃO
TBP Final	R\$ 1,64156	R\$ 1,60569	-2,185%
Revisão Ordinária ¹	R\$ 1,64468	R\$ 1,58792	- 3,268%
Revisão Extraordinária ²	R\$ 1,64156	R\$ 1,60569	1,083%
IRT	2,27607	2,41037	5,901%
Tarifa reajustada	R\$ 3,73630	R\$ 3,87030	3,587%
Tarifa arredondada	R\$ 3,70	R\$ 3,90	5,405%

¹ Variação entre a TBP vigente e a TBP da Revisão Ordinária

² Variação entre a TBP da Revisão Ordinária e a TBP da Revisão Extraordinária

III - TABELA DE TARIFAS

3.63. A Tabela 1 apresenta as tarifas de pedágio a serem praticadas nas praças de pedágio P1 a P6 da Concessionária por categoria de veículos, calculadas a partir da Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada, de R\$ 3,90, de acordo com a fórmula a seguir:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa de Pedágio Arredondada} \times \text{Multiplicador da Tarifa}$$

Tabela 1: Tarifas nas Praças de Pedágio P1 a P6

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1,0	3,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	7,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simplex	1,5	5,85
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	11,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2,0	7,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0	15,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0	19,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0	23,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas motorizadas	2	Simplex	0,5	1,95
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

IV - CONCLUSÃO

3.64. A 14ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 1,64156 para R\$ 1,58792, representando um decréscimo de -3,268% (três inteiros e duzentos e sessenta e oito milésimos por cento).

3.65. A 15ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 14ª Revisão Ordinária de R\$ 1,58792 para R\$ 1,60569, representando um acréscimo percentual de

1,083% (um inteiro e oitenta e três milésimos por cento).

3.66. O efeito combinado da 14ª Revisão Ordinária e da 15ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 1,64156 para R\$ 1,60569, representando um decréscimo percentual de -2,185% (dois inteiros e cento e oitenta e cinco milésimos por cento).

3.67. O Reajuste indicou o acréscimo percentual de 5,901% (cinco inteiros e novecentos e um milésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

3.68. Assim, o resultado da 14ª Revisão Ordinária, da 15ª Extraordinárias e do Reajuste da TBP alteram a tarifa vigente da Concessionária de R\$ 3,73630 para R\$ 3,87030, antes do arredondamento, representando um acréscimo percentual de 3,587% (três inteiros e quinhentos e oitenta e sete milésimos por cento), e de R\$ 3,70 (três reais e setenta centavos) para **R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos)**, após o arredondamento, representando um **acréscimo percentual de 5,405%** (cinco inteiros e quatrocentos e cinco milésimos por cento).

3.69. Por fim, a Procuradoria Federal junto à ANTT se manifestou favorável à aprovação pela Diretoria Colegiada da proposta, informando não haver decisões judiciais ou extrajudiciais que impeçam sua aprovação.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas acostadas aos autos, VOTO por aprovar a 14ª Revisão Ordinária, da 15ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia, explorado pela concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A

Brasília, 06 de março de 2023.

(assinado eletronicamente)
LUCAS ASFOR ROCHA LIMA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 06/03/2023, às 14:52, 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 **15735656** e o código CRC **BCE7750F**.