



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 18/2022

OBJETO: Deliberação que autoriza a 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO).

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária-SUROD

PROCESSO (S): 50500.032902/2021-85, 50500.084621/2021-16 e 50500.106228/2022-63

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: Parecer n. 00156/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12326129)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DOS FATOS

1.1. Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para autorização e aprovação da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª 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, tendo em vista o disposto nas Notas Técnica nº 1081/2022/GEGEF/SUROD/DIR (nº SEI10067987) e nº 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR (nº SEI 11594800).

1.2. Os procedimentos de revisão e reajuste atendem ao disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), na Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), na Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014, nº 4.727, de 26 de maio de 2015 e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), na Resolução 5.850, de 16 de julho de 2019, na Resolução nº 5.859, de 03/12/2019, e no Contrato de Concessão e seus aditivos, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

1.3. A concessionária encaminhou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da Carta Ofício nº 4.093/2021 (SEI7992057) e seu Anexo (SEI 7992058), de 03/09/2021.

1.4. A análise correspondente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) foi realizada, preliminarmente, pela antiga Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 9629488), de 21/01/2022. O equilíbrio econômico-financeiro, bem como os demais itens de revisão, foram analisados pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) preliminarmente, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 1081/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 10067987), de 14/04/2022.

1.5. Conforme previsto no inciso II, artigo 5º da Resolução ANTT nº 675/2004, os resultados preliminares acerca das revisões e reajuste, foram encaminhados à Concessionária por meio do OFÍCIO SEI Nº 11235/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 804575), de 18/04/2022. Exercendo seu direito de manifestação, a Concessionária encaminhou a Carta Ofício nº 4.595/2022 (11159849) e seu Anexo (11159853), de 03/05/2022.

1.6. A manifestação da concessionária foi analisada pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI 11644923), de 07/06/2022. Na sequência, a GEGEF realizou análise complementar dos demais itens de revisão, apresentando os resultados finais do reequilíbrio econômico-financeiro por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 11594800), de 15/06/2022. O quadro a seguir descreve os eventos reequilibrados no âmbito da presente revisão tarifária:

Quadro 1: Resumo dos pleitos e análises

Descrição	Forma do reequilíbrio
Reajuste	-
Fatores de Desequilíbrio	Fator D, Q e X
Correção do IRT, 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 - 7º Ano)	Fator C
Utilização da verba de RDT (7º 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

Inconsistências nos Relatórios de Monitoração 3º, 4º e 5º anos	Fator C
Eventos da Discussão Arbitral 5ªRO/8ªRE	Fator C
Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais	FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4
Alterações no PER	FCM1, FCM2 e FCM3

[1] Eventos reequilibrados de forma parcial em razão da Liminar deferida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000

1.7. Conforme orientação contida no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, os resultados da análise da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária foram encaminhados à SEAE/Ministério da Economia por meio do OFÍCIO SEI Nº 17983/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 11862458).

1.8. Por intermédio do DESPACHO GEGEF (SEI11870026), de 15/06/2022, o processo da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP do Contrato de Concessão, relativo ao Edital nº 003/2013, firmado pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) foi encaminhado para análise da Procuradoria Federal junto à ANTT.

1.9. A análise sob os aspectos jurídicos foi realizada pela PF-ANTT que emitiu o PARECER n. 00156/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI2326129), cuja manifestações de concordância constam do DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00121/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI2626143) e do DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00125/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (nº SEI 12326151).

1.10. No decorrer do processo, a Gerência de Regulação Rodoviária - GERER realizou análise e retificação da prestação de contas do RDT - Recurso de Desenvolvimento Tecnológico da CRO - Concessionária Rota do Oeste S/A, referente ao 5º ano de concessão por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2981/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR (SEI437494), de 21/06/2022, e do 6º ano de concessão pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 3026/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR (SEI72856), de 24/06/2022.

1.11. Por intermédio do Ofício 4.688/2022 (SEI12162758), de 1/07/2022, constante do Processo SEI nº 50500.106228/2022-63, a Concessionária Rota do Oeste S/A apresentou interposição de Recurso com suas considerações acerca da 6ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP.

1.12. Na sequência, conforme consta do Despacho GECON (SEI12376227), de 20/07/2022, a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON se manifestou a cerca do item I. Ressarcimento de desapropriações condicionado indevidamente à transferência de propriedade dos imóveis à União referente à interposição de recurso apresentado pela Concessionária Rota do Oeste S/A.

1.13. Em decorrência, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - GEGEF editou a NOTA TÉCNICA SEI Nº 4543/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI18244) visando análise adicional à realizada por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 11594800), tendo em vista novos eventos inseridos ao processo posteriormente a sua edição, a seguir relacionados:

- a) Retificação, pela Gerência de Regulação Rodoviária - GERER, da Prestação de Contas referente ao Recurso de Desenvolvimento Tecnológico - RDT, da Concessionária Rota do Oeste S.A. - CRO, referentes ao 5º e 6º ano concessão, respectivamente nos Processos nº 50500.342445/2019-10 e nº 50500.038849/2020-45; e,
- b) Interposição de Recurso por parte da CRO acerca da 6ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP, por meio do Ofício 4.688/2022, de 1º de julho de 2022 (SEI12162758), Processo nº 50500.106228/2022-63.

1.14. Cumpre destacar que, de acordo o exposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4543/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 12418244), foram mantidos todos os demais itens analisados pela GEGEF no âmbito da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 11594800).

2. DA ANÁLISE PROCESSUAL

2.1. Preliminarmente à apresentação do resultado da proposta objeto deste Relatório, cumpre destacar o disposto no PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00003/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3403561), de 12/05/2020, conforme exposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR:

"Trata-se de procedimento arbitral no qual contem Concessionária Rota do Oeste S.A. e ANTT acerca de supostos desequilíbrios econômico-financeiros do contrato de concessão celebrado pelas partes.

2. Inicialmente, antes mesmo da instauração da presente arbitragem, a Concessionária já havia logrado êxito em obter, no âmbito do Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, tutela de urgência nos termos seguintes:

"(...) defiro o pedido de antecipação da tutela recursal, para determinar às agravadas que se abstenham de cominar e exigir penalidades contratuais ou impor descontos tarifários que tenham efeitos punitivos, ou eventual execução da garantia em desfavor da agravante, assim como que mantenham as condições tarifárias vigentes, até que seja solucionado o pedido de revisão quinquenal (apresentado em novembro de 2018) ou até que exista deliberação do juízo arbitral sobre o tema."

3. Uma vez instaurada a arbitragem, o Tribunal Arbitral constituído, por meio da Ordem Processual nº 06 (em anexo), acolheu parcialmente o requerimento formulado pela ANTT, para restringir os efeitos da referida liminar, nos seguintes termos:

DISPOSITIVO

544. Demonstrado o *fumus boni iuris* a propósito de oito dos treze pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão formulados pela Requerente, bem como o *periculum in mora* em caso de revogação da tutela de urgência concedida em 7 de agosto de 2019 pelo Poder Judiciário, o Tribunal Arbitral decide o seguinte:

a. Fica mantida, **parcialmente**, a tutela de urgência concedida pelo Poder Judiciário, para que, até determinação em sentido contrário por parte do Tribunal Arbitral e/ou prolação da Sentença Arbitral Final, não sejam aplicados pela Requerida à Requerente descontos tarifários e penalidades, inclusive eventual declaração administrativa de caducidade, relacionados aos eventos e pleitos discutidos na presente arbitragem, de modo a preservar o eventual direito da Requerente ao reequilíbrio do pactuado em virtude dos eventos e pleitos discutidos na presente arbitragem;

b. A presente tutela não constitui óbice a que a Requerida atue de acordo com sua competência regulatória, fiscalizadora e sancionadora, podendo dar andamento ou instaurar processos administrativos de fiscalização, imposição de descontos tarifários e penalidades em face da Requerente; e

c. A eficácia de atos regulatórios, inclusive eventual declaração administrativa de caducidade, a que se refere a letra "b" deste dispositivo, se houver, permanecerá suspensa em relação aos eventos e pleitos submetidos ao presente procedimento arbitral enquanto perdurar a presente tutela e/ou até a prolação de Sentença Arbitral Final.

4. Assim, **remetem-se os autos à SUINF, para cumprimento da decisão** no sentido de que não sejam aplicados à Concessionária Rota do Oeste S.A. descontos tarifários e penalidades, inclusive eventual declaração de caducidade, relacionados aos eventos discutidos na arbitragem, quais sejam: (i) aumento do limite de peso bruto por eixo; (ii) aumento do preço dos insumos asfálticos; (iii) alteração unilateral do plano de ataque; (iv) execução do PBA-I; (v) indenização pelos custos com desapropriações; (vi) não aceite de obras de duplicação referente ao Diamante 3, à ponte sobre o Rio Correntes e à duplicação entre o km 94,9 ao km 96,7; (vii) vícios ocultos referentes ao talude das alças de retorno do km 203 da BR-163/MT e da cabeceira norte da ponte sobre o Rio Correntes, localizado no km 0 da BR-163; (viii) incorreção da aplicação do Fator D sobre a área trincada; (ix) alteração das condições de financiamento; (x) inexecuções dos Contratos CREMA; (xi) atraso no início da arrecadação tarifária (xii) aplicação do Fator D sobre o FCM; (xiii) remoções de interferências.

5. Por outro lado, não há óbice ao exercício da competência regulatória da Agência, inclusive a possibilidade de aplicação de sanções e **promoção de revisões tarifárias referentes a demais itens não relacionados àqueles objeto de discussão na presente arbitragem.**

(Grifo nosso)

2.2. Considerando a determinação a **SUROD** por meio do Relatório à Diretoria 298 (SEI 11869739), **apresentou seu entendimento de que no tange aos itens objeto de análise de reequilíbrio** realizados pela GEGEF não se tratar de eventos discutidos na arbitragem, e que foram apurados todos os eventos apontados pelas áreas técnicas da Agência, bem como avaliadas as respectivas aplicações considerando as determinações judiciais e arbitrais em vigor, e da mesma forma, a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON (antiga Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR) expõe, na NOTA TÉCNICA SEI Nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 9629488), **que respeita os itens em arbitragem e segue as orientações da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT)** para análise dos pleitos da concessionária.

2.3. Desse modo, **os itens seguintes apresentam as análises daquela SUROD acerca do Reajuste, dos Fatores de Reequilíbrio e dos eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais:**

Reajuste

2.4. De acordo com o que dispõe a cláusula 18.3.2 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 março de 2012 e julho de 2021, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de julho de 2021 (5.825,37), pelo número índice do IPCA de março de 2012 (3.445,41), tendo se apurado o valor do IRT de julho de 2021 de 1,69076, de **caráter definitivo**, conforme fórmula a seguir:

$$\text{IRT} = \text{IPCAi}/\text{IPCAo} = 5.825,37/3.445,41 = 1,69076$$

2.5. Quanto às verbas contratuais, o Parecer Nº 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no Trânsito, Fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário, 05/03/2014. Assim, temos em relação ao 7º e 8º anos de concessão, a partir dos números-índice do IPCA de janeiro de 2021 e de janeiro de 2014, apurou-se o valor do IRT verbas para os valores do 8º ano concessão, conforme fórmula a seguir:

$$\text{IRT} = \text{IPCAi}/\text{IPCAo} = 5.574,49/3.836,38 = 1,45306$$

2.6. Assim, para consideração dos valores apurados no 7º ano de concessão na Conta C, divide-se o valor a preços correntes pelo IRT verbas do 7º ano e atualiza-se para preços do 8º ano concessão, utilizando o IRT verbas do 8º ano concessão.

Cenários

2.7. A partir deste ponto, na análise da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da CRO realizada pela GEGEF, foram considerados dois cenários: o "cenário 1" que desconsidera os efeitos do procedimento arbitral que está em curso; e o "cenário 2" que considera os efeitos desta arbitragem e, portanto, as restrições impostas pelo tribunal arbitral - conforme explanado no início da Análise Processual do presente Relatório.

Recurso por parte da CRO e análise pela SUROD:

2.8. A Concessionária Rota do Oeste S/A, por intermédio do Ofício 4.688/2022 (SEI 12162758), de 01 de julho de 2022, apresentou interposição de Recurso com as considerações acerca da 6ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP.

2.9. Em sua manifestação considera que, embora a Nota Técnica apresentada pela GEGEF (NOTA TÉCNICA SEI N° 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR) tenha sido aderente em diversos aspectos ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a interposição do recurso objetiva apontar a necessidade de reavaliação e consequente elaboração de nova Nota Técnica em virtude de pontos fundamentais em que a CRO é divergente ao entendimento da Agência, quais sejam: (i) a controvérsia de ressarcimento de desapropriações condicionado indevidamente à transferência de propriedade dos imóveis à União, (ii) aplicação dos efeitos de arredondamento tarifário e atraso de reajuste somente no período de apuração do Haveres e Deveres e (iii) a reincidência de aplicação de Fator D para apuração de inconsistências nos relatórios de monitoração dos 3º, 4º e 5 anos de concessão.

(i) Ressarcimento de desapropriações condicionado indevidamente à transferência de propriedade dos imóveis à União

2.10. Sobre o tema, a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON, por intermédio do Despacho (12376227), de 20/07/2022, informa que não houve nenhum fato novo apresentado pela Concessionária que pudesse alterar o entendimento anterior, ressaltando o exposto na Nota Técnica n° 3296/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI nº1644923), que *"conforme a manifestação da CIPRO e o atual cenário da concessão que encontra-se em processo de relicitação conforme aprovado pelo Presidente da República por meio do Decreto n° 11.122, de 6 de julho de 2022, mantemos o entendimento de que somente após o atendimento das ressalvas apontadas pela GEENG é que poderá ocorrer o reequilíbrio financeiro dos valores dispendidos com desapropriação referentes ao 3º, 4º e 5º anos de concessão"*.

(ii) Aplicação dos efeitos de arredondamento tarifário e atraso de aplicação de reajuste tarifário no período de apuração do Haveres e Deveres

2.11. Em seu recurso, a Concessionária informa que já havia apresentado por meio do relatório de contestação à análise preliminar elaborada pela GEGEF, os argumentos que justificaram a necessidade de reavaliação do cálculo de apuração por parte da ANTT, bem como solicitou que a Agência faça a compensação deste valor no final do processo de apuração de impactos decorrentes da vigência da medida cautelar.

2.12. Discorre que, em atenção aos apontamentos da CRO, a Agência acatou parcialmente seus pedidos, realizando o ajuste necessário para o cálculo de compensação financeira de arredondamento que passou a totalizar R\$ 336.557,78 a preços de julho/2021. Quanto ao apontamento da CRO referente ao atraso na aplicação do reajuste, a ANTT de igual modo, fez a correção do valor apurado que passou a resultar em R\$ 1.768.312,65, conforme solicitado pela CRO.

2.13. No entanto, alega a Concessionária que, embora a ANTT tenha reconsiderado assertivamente o cálculo de apuração dos valores, foi mantido os efeitos do excedente de tarifa para serem refletidos na 6ª RO e que tal fato diverge do posicionamento anterior da Agência, que não teria aplicado tais efeitos no âmbito da 5ª RO, uma vez que seriam endereçados na apuração de Haveres e Deveres e que, inclusive, os efeitos tarifários dos referidos pleitos não foram aplicados, em virtude de decisão liminar arbitral vigente à época.

2.14. Conclui, que, para que se mantenha a coerência das decisões da Agência no âmbito das análises tarifárias, observando ainda a segurança jurídica que deve nortear a relação contratual entre ANTT e CRO, seria necessário que o mesmo racional de apuração da tarifa no âmbito da 5ª RO/8ª RE, seja aplicado à presente 6ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP. Ou seja, até que se conclua a apuração efetiva dos pleitos discutidos em arbitragem, não deve ser refletido na presente revisão tarifária os efeitos dos pleitos em questão.

2.15. Por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 4543/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 18244) a GEGEF procedeu análise das alegações apresentadas pela CRO. Destaca que, de fato, **no âmbito da 5ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP, aprovada por meio da Deliberação n° 256 (SEI7703455)**, de 6/08/2021, Processo n° 50500.047424/2020-27, os efeitos do arredondamento e do atraso na aplicação de reajuste tarifário, foram endereçados para a apuração de Haveres e Deveres em virtude de decisão liminar arbitral vigente à época. No entanto, ressalta que somente uma parcela desse cálculo teve esse tratamento, ou seja, a parcela correspondente ao período de vigência da 4ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP que teve seus efeitos suspensos.

2.16. Para sustentar tal afirmativa, a GEGEF recorre ao histórico constante dos processos das revisões anteriores e destaca que a vigência da 4ª RO/7ª RE se daria a partir de 6/9/2019 e que o período de análise da 5ª RO/8ª RE, que corresponde ao 6º ano de concessão que se inicia em 21/3/2019 e se encerra em 20/3/2020, com vigência do novo valor de tarifa a partir de 6/9/2020 afirmando, por consequência, que no âmbito da 5ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. somente parte dos valores apurados para o arredondamento e o atraso na aplicação de reajuste tarifário foram endereçados para a apuração de Haveres e Deveres em virtude de decisão liminar arbitral vigente à época, quais sejam, os montantes calculados para os 197 dias entre 6/9/2019 e 20/3/2020, período em que a 4ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP deveria vigor.

2.17. Discorre a GEGEF que mesmo raciocínio se deu para apuração e cálculo desses itens no âmbito da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) em curso.

2.18. Assim, após apresentar como se deu a análise, o período considerado e o racional de apuração compensação deste valor na NOTA TÉCNICA SEI N° 1081/2022/GEGEF/SUOD/DIR (10067987) que procedeu a análise preliminar do pleito da CRO e, posteriormente, na NOTA TÉCNICA SEI N° 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR (1694800) onde consta a análise complementar referentes às ponderações emanadas do direito de manifestação previsto no inciso II, artigo 5º da Resolução ANTT n° 675/2004, encaminhadas pela Carta Ofício n° 4.595/2022 da CRO, reforça que os efeitos do arredondamento e do atraso na aplicação de reajuste tarifário apurados na 6ªRO/9ªRE não apresentam divergência de posicionamento quanto à metodologia e cálculo realizado na revisão anterior pela ANTT no âmbito da 5ªRO/8ªRE uma vez que, para os valores e efeitos que seriam endereçados na apuração de Haveres e Deveres foram tratados de forma similar, qual seja, somente para os períodos em que a 4ªRO/7ªRE estaria em vigência.

2.19. Desse modo, com base na análise realizada pela GEGEF, a SUOD sugeriu o indeferimento do pleito, para que se mantenha a coerência das decisões da Agência no âmbito das análises tarifárias, e por não corroborar com a alegação da CRO de que, na apuração de ganho de tarifa judicial, o excedente tarifário abarcaria a tarifa cobrada com arredondamento, gerando duplicidade de cálculos e desconto, e que o mais apropriado seria considerar a apuração de todos os efeitos decorrentes da diferença entre tarifa devida e praticada em momento único.

(iii) Reincidência de aplicação de Fator D para apuração de inconsistências nos relatórios de monitoração dos 3º, 4º e 5 anos de concessão.

2.20. Assim como para o item anterior, a Concessionária informa que já havia apresentado por meio do relatório de contestação à análise preliminar elaborada pela GEGEF, os argumentos de discordância quanto à aplicação de Fator D sob a tarifa resultante no FCM2 bem como a necessidade de reavaliação na apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos.

2.21. Entre as razões alegadas pela CRO para requerer a exclusão da compensação financeira via Fator C, seria o fato de a ANTT, nas primeiras revisões ordinárias da tarifa de pedágio, ter aplicado o fator D também sobre o FCM, sendo que esta mecânica já está sendo replicada na tarifa do FCM e, portanto, não deve o fator D incidir também sobre a tarifa que zera o VPL do FCM, ou seja, *"não deve a CRO receber duas vezes a mesma aplicação de desconto em duas vias tarifárias"*.

2.22. Vale pontuar, inicialmente, que a concessionária solicitou a celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), referentes aos parâmetros de desempenho de pavimento. Ocorre que a celebração do TAC foi indeferida e, após reanálises dos parâmetros de desempenho, foram feitos ajustes visando adequar o Fator D total corrigido na apuração da revisão em curso, computando a compensação financeira conforme análise realizada pela GEGEF.

2.23. Por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 4543/2022/GEGEF/SUOD/DIR a GEGEF procedeu análise das alegações apresentadas manifestando o entendimento de que o recurso interposto pela CRO não traz novos elementos que justifiquem uma reanálise dos cálculos realizados nem mesmo às considerações sobre o método adotado para computação da compensação financeira via Fator C.

2.24. Tal afirmativa decorre, novamente, de detalhamento da metodologia, do racional e dos cálculos realizados pela GEGEF e apresentados nos termos já expostos no âmbito da NOTA TÉCNICA SEI N° 1081/2022/GEGEF/SUOD/DIR e da NOTA TÉCNICA SEI N° 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR (vide item 3.3.8. Apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos deste Relatório), de onde se conclui que os cálculos seguiram o regramento em vigor, qual seja, mantendo a metodologia de cálculo sem ferir o disposto na Resolução n° 5.850, uma vez que não se está alterando a fórmula de cálculo da tarifa mas, tão somente, a apuração de perdas ou ganhos de receitas decorrente da revisão de um de seus indicadores que, no caso, altera o Fator D aplicado originalmente na revisão correspondente.

2.25. Em complemento, a GEGEF procede análise dos elementos trazidos pela CRO pontuando cada item do cálculo elaborado concluindo que, embora apuração do excedente de receita realizado por esta GEGEF ter sido realizado em duas etapas, de forma alguma houve reincidência de Fator D ou duplicação na aplicação do desconto. Cumpre destacar, aqui, o apontado pela GEGEF que os ajustes se dão em eventos distintos, um para o Fator D do PER e outro para o Fator do 2º TA, e, desse modo, o cálculo teve de ser realizado em 2 etapas, justamente para se evitar a reincidência alegada pela CRO.

2.26. Frente a todo o exposto, a SUOD sugeriu o indeferimento do pleito e reitera o entendimento da GEGEF, já manifestado na NOTA TÉCNICA SEI N° 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR, de que não procede a alegação da Concessionária de duplicidade na aplicação do desconto, tendo em vista que, o que se aplicou no ajuste apresentado, foi tão somente a alteração do indicador que compõe o Fator D, utilizando-se de mesma metodologia e procedimento de revisões anteriores.

Análise cenário 1 (desconsiderando os efeitos do procedimento arbitral)

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

2.28. O Fator X refere-se ao compartilhamento com os usuários do Sistema Rodoviário dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária tendo sido considerado nesta revisão, provisoriamente igual a 0 (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).

2.29. 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 adiante, foi considerado a aplicação do Fator Q igual a 0% (zero por cento).

2.30. Quanto ao Fator D, de acordo com a sub cláusula 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).

2.31. Nesse sentido a GEFIR apresentou, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 432/2022/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 29629488), de 21/01/2022, a análise acerca da apuração do Fator D concluindo, de acordo com os pareceres da COINF/URRS, aplicar o Fator D consolidado para o Ano 6 (7º Ano Concessão) 1ª Parte, referente as obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias o valor de 25,53423% e, para a 2ª parte, referente aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção o valor de 7,5216%, totalizando o percentual de Fator D, relativo ao 7º ano concessão, em 33,05583%, a ser aplicado somente sobre a TBP vencedora do leilão revisada.

2.32. Posteriormente, na reanálise da proposta de revisão realizada pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON) por intermédio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUOD/DIR (SEI 11644923), foi apresentada nova informação acerca da avaliação da Apuração dos Indicadores 1 a 7 do Fator D relativos ao 7º ano de concessão (2ª parte) realizada pela Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP), alterando o percentual inicialmente apurado para 6,92630%.

2.33. Assim, foi considerado na presente revisão o percentual de Fator D, relativo ao 7º ano concessão, de 32,46053%, a ser aplicado somente sobre a TBP vencedora do leilão revisada, nos termos do art. 4º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

2.34. 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.

2.35. 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 presente análise, os valores dos eventos considerados no Fator C foram atualizados com base no IRT do 8º ano concessão, apresentado no item 3.1 deste Relatório.

2.36. Ainda, será proposta 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."

2.37. 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.

2.38. Diante disso, para os eventos de "Arredondamento Tarifário", "Atraso na aplicação do reajuste" e "Eixos Suspensos", os montantes foram calculados para o período compreendido a partir do dia 06/09/2020, que é a data de início prevista para a vigência da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, até o dia 20/03/2021, dia de encerramento do 7º ano de concessão.

2.39. Para o período previsto de vigência da 4ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária até o final do 6º ano concessão, ou seja, de 06/09/2019 a 20/03/2020, bem como para o período inicial do 7º ano de concessão até o início da vigência da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária entre 21/03/2020 e 05/09/2020, os reequilíbrios foram calculados separadamente de forma a obter a receita apresentada no item 3.3 deste Relatório, "Apuração da Receita Recebida a Maior em Face da Decisão Judicial".

2.40. A seguir são apresentados os itens cujo impacto nas receitas da concessionária será acumulado na Conta C, que apresenta saldo atual de R\$ 0,00, para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

Correção do IRT, do arredondamento tarifário e atraso na aplicação do reajuste

2.41. Nesta revisão não foi considerada a correção do IRT, haja vista que a revisão do ano

anterior considerou o IRT de caráter definitivo.

2.42. A compensação do arredondamento tarifário realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada por praça e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada e com o IRT definitivo. Para esta revisão, deveria ser considerado o arredondamento tarifário da 4ªRO e 7ªRE, no período 1 do ano 7 (21/03/2020 a 05/09/2020) e o arredondamento tarifário da 5ªRO e 8ªRE, no período 2 do ano 7 (06/09/2020 a 20/03/2021). Entretanto, conforme visto anteriormente, a 4ªRO e 7ªRE não teve vigência em face da Liminar deferida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000 porém, como a 5ªRO e 8ªRE foi aprovada com vigência a partir de 06/09/2020, há de se apurar os efeitos do arredondamento tarifário correspondente.

2.43. Desse modo, a compensação financeira devida ao arredondamento foi realizada considerando somente o período 2 do ano 7 (06/09/2020 a 21/03/2021), resultando no valor de R\$ 336.577,78, a preços de julho/2021, a ser deduzido no saldo da Conta C e, posteriormente, considerado no cálculo do Fator C.

2.44. A Deliberação nº 256, de 06/08/2021, entrou em vigor a partir da zero hora do dia 12 de agosto de 2021 (cf. art. 6º), portanto, houve um atraso de 341 dias em relação à data prevista para entrada em vigor da nova tarifa qual seja, 06/09/2020, conforme critério contratual. No entanto, o período abrangente pela análise procedida no âmbito desta 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) se refere ao ano 7 de Concessão compreendido entre 21/03/2020 a 20/03/2021. Sendo assim, foram considerados somente 196 dias para apuração do atraso, correspondente ao período 2 do ano 7 entre 06/09/2020 e 20/03/2021. Os restantes 145 dias de atraso, entre 21/03/2021 e 12/08/2021, terá a apuração do saldo a ser destinado à Conta C no âmbito da próxima revisão da CRO.

2.45. Assim, a apuração do saldo a ser destinado à Conta C decorrente do atraso de 196 dias na aplicação do reajuste/revisão realiza-se por meio do procedimento de cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada (não arredondada) e correspondente volume de tráfego real no ano 7 proporcional ao período de atraso; e (ii) a receita que seria obtida a partir da tarifa não arredondada aprovada na Deliberação nº 256, e correspondente volume de tráfego real no ano 7 proporcional ao período de atraso.

2.46. O cálculo resultou em um montante de R\$ 1.768.312,65, a preços de julho/2021, a ser deduzido no saldo da Conta C e, posteriormente, considerado no cálculo do Fator C.

Diferença das alíquotas de ISSQN

2.47. De acordo com o item 9.3 do Edital de Leilão 003/2013, 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 à CRO:

"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;"

2.48. No entanto, conforme estabelece o item c) do inciso I do Art. 2º da Resolução 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.

2.49. O reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado a partir da diferença entre o valor de ISSQN efetivamente recolhido, cuja alíquota média ponderada foi de 4,7857% - calculado sobre a receita tarifária auferida (portanto, considerou-se a tarifa de pedágio de fato cobrada) - e o valor de ISSQN previsto, com alíquota de 5,00%, para o período de 21/03/2020 a 20/03/2021. O valor obtido foi atualizado pelo IRT de julho/2021 tendo sido apurado o montante de R\$ 1.083.176,17, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

Verba de Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes 7º Ano

2.50. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 15.10 do contrato de concessão, transcrito parcialmente a seguir:

"15.10 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\$ 1.582.618,00 (um milhão, quinhentos e oitenta e dois mil, seiscentos e dezoito 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."

2.51. A Nota Técnica SEI Nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIRE (29488) apresentou os montantes aprovados de uso da verba e os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária.

2.52. De acordo com a GEFIR, a Concessionária não utilizou qualquer valor referente à parcela da Verba de Segurança no Trânsito devido ao encerramento do Convênio de Aparelhamento

da PRF no 7º ano concessão, não cabendo, portanto, a análise e apuração de valores em relação a verba em questão. O valor não utilizado pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 7º ano concessão foi de R\$ 1.107.833,00, a preços iniciais. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C no montante de -R\$ 1.609.747,73, a preço de janeiro/2021.

2.53. Por sua vez, o valor não utilizado pela concessionária para o atendimento de Redução de Acidentes durante o 7º ano concessão foi de R\$ 474.785,00, a preços iniciais. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C no montante de -R\$ 689.891,05, a preço de janeiro/2021.

2.54. Portanto, em relação ao total da verba de segurança no trânsito, foi apurado o montante total de R\$ 2.299.638,78, a preços correntes de janeiro/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

2.55. Importa ressaltar que os valores foram atualizados a preços de janeiro/2021 com base no Parecer Nº 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, o qual sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no Trânsito, Fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário.

Verba de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

2.56. Sobre a Verba de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT), o contrato de Concessão prevê que:

"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\$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo 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.

16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 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."

2.57. O repasse à modicidade da verba de RDT foi regulamentado em 2004, pela Resolução ANTT nº 483, alterada pela Resolução nº 5.172/2016, na qual ficou estabelecido:

"Art. 11. Os recursos não utilizados em projetos aprovados pela ANTT relativos ao exercício anual anterior de concessão serão, ao tempo do reajuste das tarifas de pedágio, destinados à modicidade tarifária.

Art. 12. Não serão computados, no cálculo das tarifas de pedágio, os valores que extrapolarem no exercício anual de concessão, os recursos previstos no art. 1º desta Resolução."

2.58. A Gerência de Regulação Rodoviária - GERER apresentou análise da prestação de contas da verba destinada a Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico - RDT por meio do Despacho GERER8157078, de 17/09/2021. De acordo com aquela Gerência, as prestações de contas foram tratadas em processos distintos e tiveram seus valores aprovados, por ano concessão, conforme a seguinte tabela:

PRESTAÇÃO DE CONTAS - CRO				
ANO CONCESSÃO	PROCESSO	Nº DO OFÍCIO DE APROVAÇÃO	VALOR APROVADO (PI)*	DATA
4º	50500.887978/2018-45	Ofício 033/2018/GEREG/SUINF 30/10/2018	R\$ 861.823,09	30/10/2018
5º	50500.342445/2019-10	OFÍCIO SEI Nº 17683/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR- ANTT	R\$ 924.860,61	27/08/2021
6º	50500.038849/2020-45	OFÍCIO SEI Nº 19856/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR- ANTT	R\$ 265.088,20	09/09/2021
7º	50500.029412/2021-00	OFÍCIO SEI Nº 15034/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR- ANTT	R\$ 0,00	07/06/2021

(PI)* = Preços iniciais

2.59. Conforme previsão contratual, esses valores foram revertidos à modicidade tarifária via Fator C no montante de R\$ 1.290.772,29, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

2.60. Em decorrência de reanálise realizada pela Gerência de Regulação Rodoviária - GERER, a prestação de contas referente ao RDT para o 5º e 6º anos de concessão tiveram os valores retificados, conforme consta das NOTA TÉCNICA SEI Nº 2981/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR e NOTA TÉCNICA SEI Nº 3026/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR, cujos valores alterados são apresentados na tabela a seguir.

ANO CONCESSÃO	PROCESSO	VALOR INICIAL	VALOR RETIFICADO
5º	50500.342445/2019-10	R\$ 924.860,61	R\$ 1.021.031,13

2.61. Dessa forma, em relação à verba de RDT, os valores descritos totalizaram o montante de R\$ 1.098.331,55, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

Receitas extraordinárias

2.62. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14.2.2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, onde ficou estabelecido:

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

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

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

2.63. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, tem-se:

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:

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

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual anterior."

2.64. Em 17 de julho de 2019, a ANTT publicou a Resolução nº 5.850, que estabeleceu os procedimentos para o reequilíbrio dos contratos, inclusive o reequilíbrio, via Fator C, das receitas extraordinárias, que devem obedecer a fórmula:

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

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 dos tributos IR e CSLL;

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

2.65. Nestes termos, foi apurado o montante de R\$ 2.936.718,64, a preços correntes de julho/2021, valor este referente à Receita Extraordinária bruta de R\$ 4.833.088,97, apurada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3523/2021/GEGEF/SUROD/DIR (6983370).

2.66. A Concessionária CRO, em sua manifestação apresentada por meio da Carta Ofício nº 4.595/2022, informa que, após analisar a Nota Técnica nº 3523/2021/GEGEF/SUROD, identificou uma divergência entre o valor apurado pela Agência e o que fora pleiteado pela Concessionária de R\$ 67.553,72 e solicita, para fins de apuração na presente revisão tarifária, que seja considerado o valor de R\$ 4.900.642,69 referente ao período de 21 de março de 2020 a 20 de março de 2021 para os contratos de Receitas Extraordinárias do 7º ano-concessão, revertendo, à modicidade tarifária, via Fator C, o montante de R\$ 2.977.800,48.

2.67. Por meio de Despacho GEGEF (1511379), de 30/05/2022, a Coordenação de Fiscalização Econômico-Financeira - CODEF reitera o valor apurado de receitas extraordinárias referente ao período do 7º ano de concessão (21/03/2020 - 20/03/2021), mantendo os valores apurados a partir das contas de nº 3.1.2 dos balancetes mensais que somaram R\$ 4.833.088,97 (quatro milhões, oitocentos e trinta e três mil, oitenta e oito reais e noventa e sete centavos), restando sem explicação a diferença (a maior) de R\$ 67.553,72 (sessenta e sete mil, quinhentos e cinquenta e três reais e setenta e dois centavos), pleiteada pela CRO.

2.68. Desse modo, ficou mantido o montante de R\$ 2.936.718,64, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C, valor este referente à Receita Extraordinária bruta de R\$ 4.833.088,97.

Reversão de receita devido a mudança de localização da Praça P06 – 1º TA

2.69. O Termo Aditivo nº 001/2015 ao contrato relativo ao Edital nº 003/2013, firmado com a CRO teve por objeto introduzir no Contrato de Concessão a mudança de localização da Praça de Pedágio P06, estabelecendo a metodologia para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro devido ao ganho adicional de receita obtida pela concessionária, conforme as sub-cláusulas 3.1 e 3.2.

2.70. Considerando que a praça de pedágio P06 iniciou sua operação em 27 de setembro de 2015, conforme previsto no 1º Termo Aditivo, a aferição do FATOR DE AJUSTE das curvas de tráfego projetadas estava prevista para acontecer ao final de um ano de operação. Em seguida, a cada Revisão Ordinária, será calculado o montante anual a ser revertido para modicidade tarifária.

2.71. Por meio da Nota Técnica nº 108/2017/GEROR/SUINF (n. SE3646270), de 21/06/2017, foi realizada a análise do Fator de Ajuste das curvas de tráfego projetadas. A partir do Fator de Ajuste de 1,163965, calculou-se o montante correspondente à receita bruta adicional anual obtida a partir do início de operação da nova Praça (P06A), de acordo com a fórmula expressa na sub cláusula 3.1.2 do Termo Aditivo, sendo considerada a tarifa de pedágio vigente para praça de pedágio P06.

2.72. Desse modo, foi apurado um montante de R\$ 10.487.395,37, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C, correspondente à receita bruta adicional do ano 7.

Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real

2.73. O ajuste do percentual de eixos suspensos trata do passivo de arrecadação em razão dos eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15 (Lei dos Caminhoneiros).

2.74. Considerando os dados de tráfego real do 7º ano concessão, em que se verificou a perda real de 9,51413%, faz-se necessária realizar a substituição dos percentuais de perda por eixos suspensos projetados no período 1 do ano 7 (de 21/03/2020 a 05/09/2020), de 9,92345%, e no período 2 do ano 7 (de 06/09/2020 a 20/03/2021), de 9,14623%.

2.75. No entanto, pelo fato da 4ªRO e 7ªRE não ter entrado em vigência em face da Ação Cautelar, que determinou a manutenção da tarifa aprovada na 3ªRO e 6ª RE, no cálculo do Fator C da presente revisão foi considerado apenas o período 2 do ano 7, de 06/09/2020 a 21/03/2021, período previsto para a vigência da 5ªRO e 8ªRE atualmente em vigor.

2.76. Assim, foi apurado o montante de R\$ 123.786,26, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

Apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos

2.77. Conforme a Nota Técnica SEI Nº 432/2022/GEFIR/SUOD/DIR, a Concessionária solicitou a celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), relativo à inconsistências de relatórios de monitoração dos anos de 2016, 2017 e 2018, referentes aos parâmetros de desempenho de pavimento, tendo a COINFRS/ANTT se manifestado, por meio do Parecer nº 246/2020/COINFRS/URRS, pela revisão da apuração dos indicadores 4 a 6 do Fator D.

2.78. Ainda de acordo com GEFIR (atual GECON), foi identificada a necessidade do envio de dados faltantes para apuração mais assertiva das inconsistências nos relatórios de monitoração, dados que a Concessionária apresentou, em 11 de junho de 2021, por meio do Ofício CRO nº 3.899/202, se manifestando de forma favorável para que os descontos já apurados pela COINFRS/ANTT sejam considerados na presente revisão tarifária (6ªRO), por meio de Fator D, sem prejuízo de inclusão da nova apuração de desconto a respeito dos dados complementares apresentados, ainda no âmbito da 6ª RO.

2.79. De acordo com a CIPRO, a celebração de TAC foi indeferida, restando, desse modo, a necessidade de revisão da apuração dos indicadores 4 a 6 do Fator D no 2º, 3º e 4º Ano de Concessão, referentes aos parâmetros de desempenho de pavimento, fato que teriam impactado na fixação do valor da tarifa de pedágio.

2.80. Dessa forma, por meio do Parecer SEI nº 246/2020/COINFRS/URRS foi apresentada a revisão do cálculo do desconto de reequilíbrio referente ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (2ª parte) para o 3º e 4º Ano Concessão. Em sua manifestação, a Concessionária apresentou pedido de nova análise referente à monitoração, alegando ter apresentado dados de 2021, sendo que o citado Parecer da extinta COINFRS teria sido emitido em 2020.

2.81. A partir da manifestação da concessionária, a Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON) reanalisou a proposta de revisão em curso, conforme a NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUOD/DIR (1644923). Segundo a GECON, foi elaborado o Parecer nº 25/2022/GEFOP/SUOD/DIR (SEI nº1437249), que revisou a apuração do cálculo do ajuste do desconto de reequilíbrio que já havia sido realizada no Parecer nº 246/2020/COINFRS/URRS (SEI nº 4473929), considerando a complementação de dados enviada pela CRO através do Ofício nº 3.899/2021 (SEI nº 6807181) e por e-mail (SEI nº 9196607).

2.82. Dessa forma, a GECON informa que quanto à revisão dos indicadores 4 a 6 do Fator D, não foi identificada necessidade de revisão quanto aos dados de monitoração do 3º Ano. Já para o 4º Ano de Concessão, seria necessário rever os indicadores 4 a 6 do Fator D.

2.83. Diante das alterações decorrentes desses pareceres, a GECON propõe a aplicação dos percentuais de Fator D corrigidos de acordo as seguintes informações:

3º Ano Concessão	
Fator D Consolidado - 1ª Parte + 2ª Parte	
Fator D - 1ª Parte	4,75552%
Fator D - 2ª Parte	1,41462%
Total	6,17014%

4º Ano Concessão	
Fator D Consolidado - 1ª Parte + 2ª Parte (C.C.22.6)	
Fator D - 1ª Parte	15,71646%

Fator D - 2ª Parte	3,73492%
Total	19,45138%

4º Ano Concessão	
Fator D Consolidado - 1ª Parte + 2ª Parte (2º TA)	
Fator D - 1ª Parte	0,00000%
Fator D - 2ª Parte	1,30801%
Total	1,30801%

2.84. Desse modo, foram feitos ajustes visando adequar o Fator D total corrigido na apuração da revisão em curso, computando a compensação financeira a partir da diferença de receita obtida pela tarifa sem arredondamento, antes e depois da correção do Fator D com base nos dados de tráfego real referente ao Ano correspondente.

2.85. Para o 3º Ano, foi realizado o ajuste na Tarifa aprovada no âmbito da 2ªRO/5ªRE, sendo a compensação financeira apurada a partir da diferença de receita decorrente da alteração do Fator D de 5,99841% para o Fator D corrigido, de 6,17014%, em dois períodos, o primeiro de 06/09/2017 até 20/03/2018, e o segundo de 21/03/2018 até 05/09/2018, referentes à vigência da 2ªRO/5ªRE. O ajuste resultou no valor de R\$ 971.643,54, com a devida atualização de preço e aplicação da taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal de 8,47%, a ser deduzido do saldo da Conta C.

2.86. Para o 4º Ano, foi realizado o ajuste na Tarifa aprovada no âmbito da 3ªRO/6ªRE, sendo que compensação financeira também foi realizada com base em dois períodos, o primeiro de 06/09/2018 até 20/03/2019, e o segundo de 21/03/2019 até 05/09/2019, referentes à vigência da 3ªRO/6ªRE. Neste caso, o cálculo foi realizado em duas partes, uma considerando os itens do PER, e outra o 2º Termo Aditivo (TA), conforme explanado a seguir:

2.87. A parte correspondente aos itens do PER, a alteração do Fator D aplicado de 17,96690% na 3ªRO/6ªRE para o Fator D corrigido de 19,45138%, resultando no valor de R\$ 8.759.096,00, com a devida atualização de preço e aplicação da taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal de 8,47%, a ser deduzido do saldo da Conta C.

2.88. A segunda parte, correspondente ao 2º TA, por meio da alteração na tarifa do FCM2 de R\$ 0,00827031 (considerado o Fator D de 0,616116%) na 3ªRO/6ªRE para R\$ 0,00820391 (considerando o Fator D corrigido de 1,30801%), resultando no valor de R\$ 840.646,38, com a devida atualização de preço e aplicação da taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal de 8,47%, a ser deduzido do saldo da Conta C.

2.89. Na manifestação encaminhada por meio da Carta Ofício nº 4.595/2022 (11159849) e seu Anexo (11159853), a Concessionária apresenta discordância quanto à aplicação de Fator D sob a tarifa resultante no FCM2 tecendo as seguintes alegações:

"88. Em que pese o fato de a ANTT, nas primeiras revisões ordinárias da tarifa de pedágio, ter aplicado o fator D também sobre o FCM, esta mecânica já está sendo replicada na célula "TBP FCM" e, portanto, não deve o fator D incidir também sobre a tarifa que zera o VPL do FCM 2. Em outras palavras, não deve a CRO receber duas vezes a mesma aplicação de desconto em duas vias tarifárias, vejamos. Desta forma, deve haver a exclusão de R\$ 759.649,71"

(...)

89. Diante do exposto, objetivando a assertiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de modo que os percentuais sejam aderentes à totalidade dos dados apresentados pela CRO, (i) solicitamos que seja mantido os percentuais propostos pela COINFRS e GEFIR para o 3º e 4º ano concessão, sem prejuízo da avaliação dos dados brutos e relatório elaborado pela empresa independente Road Runner, apresentados pela CRO em junho/2021, especialmente acerca do 5º ano concessão, (ii) solicitamos a reavaliação do FCM 2 pela GEGEF, de modo que seja retirado a reincidência de Fator D do cálculo."

2.90. Sobre essa questão, a SUROD primeiramente salienta que, em relação ao cálculo correspondente ao 2º TA, o valor de R\$ 759.649,71 foi apurado preliminarmente e alterado para R\$ 840.646,38 após reanálise dos indicadores, conforme acima exposto. Em segundo lugar, pontuamos que o tema referente a aplicação de Fator D consta da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que disciplina os preceitos da revisão tarifária, inclusive quanto as perdas e ganhos de receita.

"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.

(...)

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."

2.91. De fato, com a edição dessa resolução a incidência de Fator D sobre o valor dos FCM's deixou de ser aplicada e, com base nessa premissa, a concessionária entende não ser adequado o ajuste realizado no desconto de reequilíbrio proposto para o 2º TA.

2.92. No entanto, é entendimento dessa SUROD que essa alteração não fere o disposto na Resolução nº 5.850, uma vez que não se está alterando a fórmula de cálculo da tarifa mas, tão somente, a apuração de perdas ou ganhos de receitas decorrente da revisão de um de seus indicadores que, no caso, altera o Fator D aplicado originalmente na revisão correspondente.

Observa-se que tal situação é clara, conforme § 1º do Art. 5º da referida resolução.

2.93. Cabe esclarecer que o desconto de reequilíbrio aplicado no 2º TA se deu inicialmente no âmbito da 2ªRO/5ªRE, realizada em 2017, aplicável apenas à parcela da tarifa do FCM2 relativa ao 2º TA, tendo sido necessário isolar a tarifa correspondente aos investimentos e custos do referido Termo no FCM2. Assim, naquela ocasião o percentual de 2,40% foi aplicado sobre a tarifa do FCM2 correspondente ao 2º TA, ou seja, de R\$ 0,00508, resultando decréscimo da Tarifa do FCM2 de R\$ 0,00824 para R\$ 0,00811.

2.94. Posteriormente, em revisões subsequentes, outros ajustes foram realizados decorrentes da alteração do percentual de desconto aplicado sobre o 2º TA, sempre utilizando a mesma metodologia em uso nessa revisão, qual seja, aplicável apenas à parcela da tarifa do FCM2 relativa ao 2º TA, a partir do isolamento da tarifa correspondente aos investimentos e custos do referido Termo no FCM2.

2.95. Pelo exposto, resta claro que a alegação da Concessionária de que ocorre duas vezes a mesma aplicação de desconto em duas vias tarifárias não procede, tendo em vista que, o que se aplicou no ajuste apresentado, foi tão somente a alteração do indicador que compõe o Fator D, utilizando-se de mesma metodologia e procedimento de revisões anteriores.

2.96. Assim, considerando os mesmos procedimentos anteriores, foi realizado, no âmbito desta 6ªRO/9ªRE, o cálculo resultante no valor de R\$ 840.646,38, com a devida atualização de preço e aplicação da taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal de 8,47%, a ser deduzido do saldo da Conta C.

Apuração dos Eventos da Discussão Arbitral não aplicados na 5ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária

A 5ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) foi aprovada pela Deliberação ANTT nº 256, de 06/08/2021 (DOU 11/08/2021), com base no que consta nos processos dos Processos nº 50500.047424/2020-27 e nº 50500.040933/2020-29. No entanto, de acordo com o art. 3º, em virtude da Ordem Processual nº 6, com a decisão do Juiz Arbitral, no âmbito do Procedimento Arbitral CCI 23960/GSS/PPF, foram suspensas a eficácia artigos 1º e 2º que apresentam os resultados obtidos para a 5ªRO/8ªRE e a consequente alteração a Tarifa de Pedágio, com efeito econômico-financeiro a partir da data-base de reequilíbrio contratual de 6 de setembro de 2020.

2.97. Conforme consta na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4052/2021/GEGEF/SUOD/DIR (477980), integrante do Processo nº 50500.047424/2020-27, e visando atendimento à discussão arbitral, foram introduzidas alterações em relação às análises exaradas na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4950/2020/GEGEF/SUOD/DIR (4333227), quais sejam:

I - Será considerado Fator D igual a 0% (zero), de forma que não sejam aplicados os descontos tarifários relacionados ao inadimplemento da concessionária das obrigações previstas no PER relacionados às Frente de Recuperação e Manutenção (item 3.1) e na Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço (item 3.2);

II - No cômputo do Fator C, será suprimido o tópico que trata da "Correção do percentual de Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária" (item 5.2.4.9 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4950/2020/GEGEF/SUOD/DIR; e

III - Em relação aos eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais, será suprimido o evento "Manutenção do pavimento - Lei 13.103/2016" (item 2.7 do PER), que havia sido lançado no Fluxo de Caixa Marginal 2 (cf. item 5.3.3 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4950/2020/GEGEF/SUOD/DIR). Segundo explicitado pela GEFIR na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4010/2020/GEFIR/SUOD/DIR (4000224), para o item "III.A.d - Lei Federal nº 13.103/2015 - Aumento do limite do PBT", trata-se de tema em discussão arbitral, e que por essa razão as alterações propostas para o item não devem ser aplicadas.

2.98. Desse modo, considerando que os eventos suspensos geram impacto sobre a receita da concessão cuja recomposição do equilíbrio tem previsão via Fator C, nos termos do Anexo 6 ao Contrato de Concessão EDITAL Nº 003/2013:

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):

(...)

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

2.99. Assim, considerando essa previsão contratual e demais ajustes apontados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR da Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - GEGEF e na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUOD/DIR Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON, foi calculada a diferença de arrecadação nas praças de pedágio levando em consideração o tráfego real do Ano 7, as tarifas sem arredondamento praticadas (calculadas com as alterações decorrentes dos itens excluídos) e as tarifas sem arredondamento (calculadas com base na apuração sem a exclusão dos itens citados).

2.100. Como resultado, foi apurado o montante de R\$ 93.667.973,07, a preços correntes de julho/2021, a ser deduzido do saldo da Conta C.

Cálculo do Fator C

2.101. O Quadro a seguir apresenta a síntese dos eventos considerados no saldo da Conta C e

respectivos montantes:

Quadro 2 - Eventos considerados na Conta C

Item	Eventos	Montante R\$ (PC ano 8)
1	Arredondamento	-336.577,78
2	Atraso na aplicação do reajuste	-1.768.312,65
3	ISSQN	-1.083.176,17
4	Segurança no trânsito: PRF	-1.609.747,73
4	Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-689.891,05
4	RDT	-1.098.331,55
5	Receitas Extraordinárias	-2.936.718,64
6	1º Termo Aditivo	-10.487.395,37
7	Subst. eixos suspensos projetado pelo real - 7º ano concessão	-123.786,26
8	Inconsistências nos Relatórios de Monitoração 3º ano	-971.643,54
8	Inconsistências nos Relatórios de Monitoração 4º ano	-8.759.096,00
8	Inconsistências nos Relatórios de Monitoração 4º ano 1ºTA	-840.646,38
9	Eventos da Discussão Arbitral 5ªRO/8ªRE	-93.667.973,07
TOTAL		-124.373.296,19

2.102. Assim, o saldo calculado para a Conta C na 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária resultou **negativo de R\$ 124.373.296,19 (cento e vinte e quatro milhões, trezentos e setenta e três mil duzentos e noventa e seis reais e dezenove centavos)**, a preços de julho/2021.

2.103. 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:

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

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,

VTPeqt̄: 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.

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

Quadro 3 - Cálculo Fator C

Montante (Cdt+1)	- R\$ 124.373.296,19
Fator C aplicado no ano 7 (Cdt)	-R\$ 0,20114
Montante conta C aplicado no ano 7 (Cdt)	- R\$ 21.604.120,50
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 7 (VTPeqt)	95.942.711,18
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 5 (VTPeqt-2)	91.842.191,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 8 (VTPeqt+1)	98.061.122,93
Taxa de juros (rt)*	18,23%
Fator C	- R\$ 1,29613

* $[(1+8,99\%) \times (1+8,47\%)] = 18,23\%$.

Conforme observado, o **Fator C calculado na presente revisão foi negativo de R\$ 1,29613**

2.105. **Revisão - Eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais**

2.106. A seguir é apresentada a análise da inserção do tráfego real nos FCMs e as alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER considerados nos Fluxos de Caixa Marginais da Concessão, quais sejam: FCM1 (TIR=8,01%), FCM2 (TIR=9,43%), FCM3 (TIR=9,95%) e FCM4 (TIR=8,47%).

2.107. Cabe dizer que os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) estão dispostos nos instrumentos regulatórios aprovados pelas diversas Resoluções da ANTT que aprovaram a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços bem como a metodologia de

cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do Art. 8º da Resolução ANTT nº 3.651/11.

2.108. 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.

2.109. Desse modo, foi realizada a substituição do tráfego projetado no EVTEA pelo real no 7º ano de concessão nas abas "Tráfego" dos Fluxos de Caixa Marginais, resultando na variação da TBP/km conforme Quadro abaixo:

Quadro 4: Impacto na TBP do tráfego real

Fluxo de Caixa	Δ Tarifa PI
FCM 1	R\$ 0,00000015
FCM 2	-R\$ 0,00003259
FCM 3	-R\$ 0,00000059
FCM 4	-R\$ 0,00000003

2.110. A análise acerca das obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia - PER da Concessionária foi realizada pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON), conforme NOTA TÉCNICA SEI nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIR (9629488) e NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUROD/DIR (1644923), que visa consolidar e/ou complementar a análise preliminar ao pleito de revisão tarifária, buscando-se analisar as contestações, sugestões ou propostas de reconsideração pautadas pela Carta Ofício CRO nº 4.595/2022 (11159849) e seu Anexo (11159853), de 03/05/2022 que apresenta Relatório de Contestação à Análise da Proposta da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP.

2.111. De acordo com a NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUROD/DIR, foram analisados todos os itens pleiteados pela CRO e apresentada a proposta final da GECON/SUROD a ser considerada, levando-se em conta os comentários e as observações feitas pela área técnica da GECON sobre a proposta da Concessionária sendo, dessa forma, apresentados os comentários e discussões a respeito do pleito que possam ensejar alterações do PER da CRO.

2.112. Ainda de acordo com a NOTA TÉCNICA SEI Nº 3296/2022/GECON/SUROD/DIR, foram verificados, além dos novos pleitos, a situação dos investimentos previstos no PER da CRO para o período analisado propondo, assim, a 6ª Revisão Ordinária e a 9ª Revisão Extraordinária da TBP. Destaca-se, também, que a GECON informa que os itens que não foram citados na referida Nota, deverão manter o entendimento e conclusão da NOTA TÉCNICA SEI Nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIR, a qual refere-se à análise preliminar da presente revisão.

2.113. O Quadro a seguir apresenta os itens do PER alterados e a respectiva variação na TBP:

Quadro 5 - Impacto na TBP dos itens de FCM alterados

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Manutenção do Pavimento - Lei 13.103/2015	2.7	Inv	-0,00049152
Custos Administrativos - Pavimento - Lei 13.103/2015	7.25	COp	0,00000138
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT (Controlador/redutor)	3.2	Inv	-0,00000225
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT (Impressão+postagem)	3.3	Inv	-0,00000865
Desapropriações	1.4	Inv	-0,00013416
Custos Administrativos - Desapropriações	7.19	COp	-0,00000632
Remoção de Interferências	1.6	Inv	0,00000071
Custos Administrativos - Remoção de Interferências	7.18	COp	0,00000003
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Obras de Duplicação 2,3 Km Rondonópolis Fase 01 - Km117+300 ao 119+400	1.7	Inv	0,00001896
Custos Administrativos: Obras de Duplicação 2,3 Km Rondonópolis Fase 01 - Km117+300 ao 119+400	7.24	COp	0,00000501
Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	1.8	Inv	-0,00000039
Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	3.4	COp	-0,00001018
Custos Administrativos - Sistema de Informação Rodoviária - SIR	7.22	COp	-0,00000065

Resultados dos eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais

2.114. O Quadro a seguir apresenta as tarifas, a preços iniciais, dos Fluxos de Caixa Marginais aprovadas na 5ªRO e 8ªRE e as revisadas após o lançamento dos eventos:

Quadro 6: Tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (5ªRO e 8ªRE)	Tarifa/km (6ªRO e 9ªRE)
FCM1 (TIR 8,01%)	-0,00001989	-0,00001974

FCM2 (TIR 9,43%)	0,00442349	0,00375013
FCM3 (TIR 9,95%)	0,00007792	0,00009007
FCM4 (TIR 8,47%)	0,00000372	0,00000370
Total	0,00448525	0,00382416

Revisão - Impacto do percentual de eixos suspensos na tarifa de contrato

2.115. A perda de eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15 foi projetada na revisão anterior (5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária), com o percentual de 9,56057%. Para esta 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, atualizamos a projeção com dados de tráfego real do 7º ano concessão.

2.116. Conforme visto no item 6.1.4.7 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR, o percentual de eixo suspensos relativo ao 7º ano concessão (período de 21/03/2020 a 20/03/2021) foi de **9,51413%**.

2.117. Tendo em vista a perda de receita da concessionária em face da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), faz-se necessário incidir o referido percentual sobre a tarifa de contrato durante a vigência da 6ª Revisão Ordinária e da 9ª Revisão Extraordinária, de 06/09/2021 a 05/09/2022, 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.

2.118. Considerando a Tarifa de Contrato original de R\$ 0,02638 e o percentual de eixos suspensos de 9,51413%, calculou-se a **Tarifa de Contrato com impacto do percentual de eixos suspensos de R\$ 0,02915**, conforme mostrado a seguir:

$$T_r = 0,02638 * (1 + (100 * [(1 / 1 - 9,51413\%) - 1])) = 0,02915$$

2.119. Observa-se que o percentual de eixos suspensos considerado possui caráter de projeção, uma vez que os dados de tráfego desse período ainda não foram apurados, devendo ser corrigido posteriormente via Fator C, a exemplo do que foi feito no item 6.1.4.7 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR.

2.120. Em decorrência desses ajustes, o valor da TBP quilométrica contratual passou de R\$ 0,02917 para R\$ 0,02915 e a TBP quilométrica dos diversos Fluxos de Caixa Marginal de R\$ 0,00449 para R\$ 0,00382.

Pleitos da Concessionária não aceitos

2.121. A Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), ao encaminhar sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da Carta Ofício nº 4.093/2020 e, posteriormente em sua manifestação quanto aos resultados preliminares acerca das revisões e reajuste encaminhada por meio da Carta Ofício nº 4.595/2022 apresentou outros pleitos visando a Recomposição dos impactos do Fator D sobre eventos do FCM, Disciplina de Matérias Submetidas à Arbitragem e Perda de tráfego efeito COVID-19.

2.122. A Carta Ofício nº 4.093/2020, no item 5.1.5 *Aplicação do Fator D sobre a TBP*, solicita a recomposição da correção da fórmula de tarifa de pedágio para que não haja incidência dos impactos do Fator D sobre as inclusões de novos investimentos via FCM, no valor de R\$ 2.131.759,72 (dois milhões cento e trinta e um mil e setecentos e cinquenta e nove reais e setenta e dois centavos de real), via Fator C:

"Neste sentido, por meio do Ofício CRO 2.308/2019, de 12 de março de 2019, a CRO apresentou o entendimento ora exposto sobre o equívoco na metodologia aplicada e o impacto na receita em razão desta aplicação, contendo ainda a memória de cálculo com a perda de receita aferida no período da 1ª, 2ª e 3ª Revisão Ordinária da TP, tendo sido desconsiderado pela ANTT durante a 4RO, desequilibrando a equação econômica financeira do Contrato em desfavor da Concessionária.

Diante do exposto, solicitamos a recomposição, via Fator C, da correção da fórmula da Tarifa de Pedágio de forma a não registrar os impactos do Fator D sobre os incrementos referente à inclusão de novos investimentos via FCM, o qual totalizaram o valor de R\$ 2.131.759,72 (dois milhões cento e trinta e um mil e setecentos e cinquenta e nove reais e setenta e dois centavos de real)."

2.123. Em sua Carta Ofício CRO nº 4.595/2022 a Concessionária reapresenta o entendimento sobre o equívoco na metodologia aplicada e o impacto na receita em razão da aplicação de Fator D sobre a inclusão de novos investimentos via FCM e solicita a recomposição, via Fator C, da correção da fórmula da Tarifa de Pedágio de forma a não registrar os impactos do Fator D sobre os incrementos referente à inclusão de novos investimentos via FCM.

2.124. Sobre essa questão, cabe aqui o mesmo entendimento já exposto no item **Apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos** reforçado pelo entendimento apresentado no âmbito da NOTA TÉCNICA SEI Nº 1081/2022/GEGEF/SUOD/DIR (10067987), na qual salienta que este tema consta da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que disciplina os preceitos da revisão tarifária.

2.125. Destaca-se, ainda, o que consta na Nota Técnica nº 3291/2019/GEREF/SUINF/DIR (1535842), que analisou a 4ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da CRO, por meio do PARECER n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, em que foram esclarecidos os questionamentos feitos por meio do DESPACHO DEB, conforme apresenta-se a seguir:

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

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

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

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

(grifo nosso)

2.126. Resta claro que a partir da vigência da Resolução nº 5.850/2019 o cálculo tarifário foi ajustado, considerando a aplicação do Fator D e do Fator Q apenas sobre a tarifa de leilão revisada. Entretanto, e segundo a PF-ANTT, tal interpretação não cabe ser aplicada retroativamente.

2.127. Portanto, quanto ao pleito, não cabe tal correção a ser feita via Fator C referente às 1º, 2º e 3º Revisões Ordinárias da TBP.

2.128. A CRO, no item 5.1.1. *Disciplina de Matérias Submetidas à Arbitragem* de seu pleito, informa tratar-se de tema já apresentado anteriormente e que a proposta de revisão da tarifa de pedágio da Concessionária foi consubstanciada nas cláusulas contratuais que estabelecem as diretrizes para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

2.129. Segundo a CRO, os desequilíbrios somam-se ao longo do desenvolvimento do contrato com impactos operacionais negativos e divergindo muito das condições firmadas à época da proposta editalícia.

2.130. Assim, considerando que o Contrato de Concessão estabelece a arbitragem como meio apropriado de resolução de eventuais controvérsias existentes entre as partes e que o acúmulo de desequilíbrios sem a devida compensação onerou sobremaneira a concessão, a Concessionária apresentou Requerimento de Instauração de Arbitragem à Câmara de Comércio Internacional - CCI, tendo sido instaurado o processo nº 23960/GSS, através do qual requer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

2.131. Entretanto, alega que tem sido frequentemente autuada pela ANTT, razão pela qual ingressou com a Cautelar Antecedente a Procedimento Arbitral que, em decisão proferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, tendo *"deferido seu pedido para determinar à ANTT que se abstenha de cominar e exigir penalidades contratuais que tenham efeitos punitivos, bem como aplicar descontos até que exista deliberação do juízo arbitral sobre o tema"*.

2.132. A Concessionária relata ainda que, uma vez concluída a análise da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária no âmbito da SUROD, o feito foi submetido a análise da Diretoria da ANTT bem como encaminhada consulta junto à Procuradoria Federal ("PF-ANTT") acerca da aplicação dos *"descontos tarifários (Fator D) relacionados aos itens 3.1. e 3.2 do PER sem ir de encontro à decisão cautelar arbitral vigente"*, e que a PF-ANTT recomendou a suspensão enquanto perdurar a tutela conferida pela decisão do Tribunal Arbitral e/ou até a prolação da Sentença Arbitral Final.

2.133. Sendo assim, a Deliberação nº 256, de 6 de agosto de 2021, tratou da aprovação de todos os eventos apurados pela área técnica da ANTT e imediatamente após considerou suspensa a eficácia daqueles itens tratados na esfera arbitral.

2.134. Por fim, a CRO solicita que a ANTT *"conforme praticado na 5ªRO e 8ªRE supracitada, mantenha o mesmo entendimento para que, "no âmbito da 6ªRO, sejam apurados todos os eventos apontados pelas áreas técnicas da Agência, porém não apresentem vigência os efeitos relacionados aos temas tratados dentro do procedimento arbitral em curso"*.

2.135. No que tange aos itens objeto de análise de reequilíbrio por esta SUROD, entendemos que todos devem ser analisados e submetidos à aprovação pela Diretoria da ANTT à luz de Parecer da PF-ANTT. Da mesma forma, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) expõe, na Nota Técnica nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIR9629488), de 21/01/2022, que serão apurados todos os eventos apontados pelas áreas técnicas da Agência, bem como avaliadas as respectivas aplicações considerando as determinações judiciais e arbitrais em vigor, as quais serão encaminhadas para avaliação e posicionamento da Diretoria da ANTT.

2.136. Em relação à Perda de tráfego efeito COVID-19, a Concessionária solicita que seja iniciado, na presente 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP, o processo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro em virtude da redução de tráfego provocada pela atual pandemia de COVID-19, frente à demonstração do desequilíbrio de R\$ 16.453.911,17 (dezesseis milhões e quatrocentos e cinquenta e três mil e novecentos e onze reais e dezessete centavos de real):

"As declarações do Governo Federal, por meio de suas instituições, confirmam que a disseminação global do novo COVID-19 consiste em pandemia, e que uma série de medidas foram tomadas, dentre elas a chamada quarentena, induzindo o isolamento social da população, para diminuir e desacelerar o rápido contágio viral.

(...)

As ações em sua grande maioria produzem efeitos negativos, especialmente no âmbito econômico, e a infraestrutura de transportes é diretamente afetada, reduzindo a capacidade financeira dos empreendimentos gerenciados pelos parceiros privados que precisam de demanda para a geração de receita e o consequente cumprimento de suas obrigações.

É sob este prisma que os efeitos do COVID 19 são caracterizados como eventos imprevisíveis e de

impacto negativo e imediato a gestão dos contratos de concessão.

(...)

A Cláusula 17 do Contrato de Concessão dispõe que a principal fonte de receita da Concessionária advirá do recebimento da Tarifa de Pedágio, das Receitas Extraordinárias e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes. Neste sentido, percebe-se que a queda no volume de tráfego na BR-163/MT em virtude da pandemia, impactou diretamente na receita da CRO, ocasionando desequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão.

Não por outra razão, apesar de não cessados os efeitos de restrição de circulação e o impacto na queda de demanda, a Concessionária suscita a necessidade de recomposição célere da equação de equilíbrio contratual, mesmo que por período parcial, ainda nesta Revisão.

Demonstrando os impactos já sofridos pela Concessionária, em 30 de abril de 2020, a CRO apresentou¹⁰⁵ à ANTT detalhadamente a motivação, bem como memória do cálculo do impacto no tráfego e, conseqüentemente, na receita.

Diante do exposto, e frente à demonstração do desequilíbrio de R\$ R\$ 16.453.911,17 (dezesesse milhões e quatrocentos e cinquenta e três mil e novecentos e onze reais e dezessete centavos de real) e a materialização de evento atribuído ao Poder Concedente nos termos do inciso II da Cláusula 22.4.2 do Contrato de Concessão, reiteramos que a ANTT reveja o posicionamento deste tema, ainda que não cessados todos os efeitos do COVID-19 e que inicie o processo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão, com fulcro nas cláusulas 21.2.5 e 22.1.2, de modo que os efeitos sejam integralmente revertidos na 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da CRO, ainda que parcialmente de modo a garantir a estabilidade econômico-financeira do Contrato de Concessão.

¹⁰⁵ Ofício CRO 3.029/2020 – Protocolo nº 50500.044200/2020-63."

2.137. No âmbito da SUROD, o tema foi objeto de análise da NOTA TÉCNICA SEI N° 1081/2022/GEGEF/SUROD/DIR. Conforme exposto na citada nota, em que pese os estudos relativos às possíveis perdas de tráfego terem sido concluídos e a metodologia a ser proposta regulamentada, tendo em vista a publicação da Resolução nº 5.954, de 4 de novembro de 2021, que "Estabelece a metodologia 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 em razão desse evento", é entendimento da Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - GEGEF, que os estudos relativos às possíveis perdas de tráfego somente seriam considerados nos processos de revisão cuja data base do contrato de concessão ocorresse após a vigência da Resolução nº 5.954 em 3 de março de 2022. Como a data base da CRO, referente a revisão em curso, se deu em 6 de setembro de 2021, o tema não entrou em pauta para efeito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e da consequente revisão tarifária.

2.138. Diante do exposto, e considerando que data-base da revisão em curso é anterior à data de vigência da citada Resolução, informamos que fica mantido o entendimento de que a aplicação da metodologia definida pela resolução em pauta não será implementada na esta Revisão Ordinária, podendo ter seus efeitos analisados, calculados e equilibrados na revisão subsequente.

Resultado da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste

2.139. O Quadro abaixo sintetiza os resultados das análises realizada pela GEGEF no âmbito da NOTA TÉCNICA SEI N° 3201/2022/GEGEF/SUROD/DIR (1594800) e da NOTA TÉCNICA SEI N° 4543/2022/GEGEF/SUROD/DIR (12418244) adicional, apresentando a composição da tarifa de pedágio da concessionária para a 6ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio:

Quadro 7: Cálculo da tarifa por praça

Composição da Tarifa	6ª RO e 9ª RE
TBP Contrato	R\$ 0,02638
Eixos Suspensos	9,51413%
TBP FCM	R\$ 0,00382
TBP final	R\$ 0,02915
Fator D	32,46053%
Fator Q ¹	0,00%
Fator X	0,00%
Fator C	- R\$ 1,29613
IRT	1,69076

[1] Aplicação do Fator Q apurado na Nota Técnica nº 432/2022/GEFIR/SUROD/DIR (9629488) ainda carece de deliberação da Diretoria da ANTT.

2.140. A partir da referida composição tarifária, bem como os Trechos de Cobertura das Praças (TCPs), obteve-se os valores das tarifas nas diferentes praças de pedágio da concessão para a categoria 1 de veículos. O quadro a seguir apresenta o comparativo entre as tarifas calculadas na revisão anterior (5ª RO e 8ª RE) e na presente revisão (6ª RO e 9ª RE), antes e após o arredondamento:

Quadro 8: Variação tarifária

Praças	TCP	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred
Praça 1	88,00	4,45781	4,50	2,20251	2,20	-50,59%	-51,11%
Praça 2	99,50	5,06665	5,10	2,65972	2,70	-47,51%	-47,06%
Praça 3	81,00	4,08721	4,10	1,92421	1,90	-52,92%	-53,66%
Praça 4	80,44	4,05756	4,10	1,90195	1,90	-53,13%	-53,66%
Praça 5	107,50	5,49019	5,50	2,97778	3,00	-45,76%	-45,45%

Praça 6	90,00	4,56370	4,60	2,28203	2,30	-50,00%	-50,00%
Praça 7	73,94	3,71344	3,70	1,64353	1,60	-55,74%	-56,76%
Praça 8	95,00	4,82841	4,80	2,48081	2,50	-48,62%	-47,92%
Praça 9	135,50	6,97258	7,00	4,09099	4,10	-41,33%	-41,43%
					Média	-49,51%	-49,67%

Obs.: Cálculo da tarifa de pedágio pela fórmula: Tarifa de Pedágio = TCP * TBP contrato * (1-D-Q) * (IRT-X) + TCP * TBPFCM * (IRT-X) + C

2.141. Observa-se que a média das variações percentuais entre as tarifas de pedágio calculadas foi de -49,51%, em relação às tarifas vigentes sem arredondamento e de -49,67%, em relação às tarifas anteriormente aprovadas após arredondamento.

Tabela de Tarifas Cenário 1 (Desconsiderando os Efeitos do Procedimento Arbitral)

2.142. A partir do produto entre as tarifas de pedágio por praça de pedágio para a categoria 1 de veículos, resultantes da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste, descritas no Quadro 15, e os multiplicadores de tarifa, calcula-se as tarifas arredondadas para as demais categorias de veículos 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, conforme apresentado no Quadro a seguir:

Quadro 9: Tabela de Tarifas

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)								
					P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	2,20	2,70	1,90	1,90	3,00	2,30	1,60	2,50	4,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	4,40	5,40	3,80	3,80	6,00	4,60	3,20	5,00	8,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	3,30	4,05	2,85	2,85	4,50	3,45	2,40	3,75	6,15
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	6,60	8,10	5,70	5,70	9,00	6,90	4,80	7,50	12,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	4,40	5,40	3,80	3,80	6,00	4,60	3,20	5,00	8,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	8,80	10,80	7,60	7,60	12,00	9,20	6,40	10,00	16,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	11,00	13,50	9,50	9,50	15,00	11,50	8,00	12,50	20,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	13,20	16,20	11,40	11,40	18,00	13,80	9,60	15,00	24,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Dupla	0,5	1,10	1,35	0,95	0,95	1,50	1,15	0,80	1,25	2,05
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	Dupla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Apuração da Receita Recebida a Maior em Face da Decisão Judicial

2.143. Conforme consta no Processo nº 50500.047424/2020-27 bem como ao longo desta Nota Técnica, as tarifas aprovadas na 4ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da

Concessionária, 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 que fossem mantidas as tarifas aprovadas 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, aprovadas por meio da Deliberação ANTT nº 828, de 10 de outubro de 2018.

2.144. Considerando o disposto no PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00003/2020/PF-ANTT/PGF/AGU §403561), de 12/05/2020, que informou sobre o acolhimento parcial pelo Tribunal Arbitral, constituído por meio da Ordem Processual nº 06, do requerimento formulado pela ANTT para restringir os efeitos da referida liminar, a proposta da 5ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária da TBP, aprovada por meio da Deliberação ANTT nº 256, de 6 de agosto de 2021, buscou atender a determinação.

2.145. Além disso, considerando a vigência da referida liminar quando da aprovação da 4ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, os eventos do Fator C "Arredondamento Tarifário" e "Eixos Suspensos", não foram apurados a partir de 06/09/2019, nem mesmo foi apurado na Conta C o montante relativo ao atraso na aprovação da 4ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, uma vez que as tarifas aprovadas naquela revisão não tiveram vigência.

2.146. Por conseguinte, no âmbito da 5ªRO/8ªRE optou-se por não proceder aos reequilíbrios relativos ao período de 06/09/2019 a 20/03/2020 via Fator C, uma vez que este incidiria no cálculo tarifário proposto naquela revisão, que teria vigência contratualmente prevista para 06/09/2020.

2.147. Embora tais eventos não tenham sido considerados no cálculo tarifário da 5ªRO/8ªRE, devido à natureza provisória da decisão judicial, foi registrado na Nota Técnica nº 4950/2020/GEF/SUOD/DIR4333227) que *"o contrato de concessão encontra-se em desequilíbrio no montante de R\$ 127.359.128,55 (cento e vinte e sete milhões, trezentos e cinquenta e nove mil, cento e vinte e oito reais e cinquenta e cinco centavos), a preços de julho/2020, correspondente à receita recebida a maior pela Concessionária em face da decisão judicial"*.

2.148. Para o cálculo do referido montante foi considerado:

- a) a diferença entre a tarifa arredondada cobrada pela concessionária e a tarifa não arredondada aprovada na 4ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária - esta com a devida atualização da projeção de eixos suspensos;
- b) os 197 dias do 6º ano concessão em que deveriam vigor a tarifa aprovada da 4ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste;
- c) o tráfego real do período (ano 6); e
- d) a devida aplicação de juros - nos termos do contrato - para correção do montante apurado.

2.149. Conforme já exposto, as tarifas resultantes da 4ªRE/7ªRE, 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 3ªRO/6ªRE e que esteve vigente até a aprovação da 5ªRO/8ªRE por intermédio da Deliberação ANTT nº 256, de 06/08/2021.

2.150. Assim, de forma similar ao apurado na 5ªRO/8ªRE, para o período inicial do 7º ano de concessão até o início de sua vigência, entre 21/03/2020 e 05/09/2020, também optou-se por não proceder os reequilíbrios relativos a esse período via Fator C, apurando o montante do desequilíbrio separadamente de forma a obter a receita recebida a maior em face da decisão judicial.

2.151. Portanto, por ora, o cálculo apresentado no presente item não está sendo reequilibrado, logo, não está na conta C do Fator C.

2.152. O cálculo do valor total da receita recebida a maior em face da decisão judicial será apresentado em duas parcelas: (i) atualização do valor apurado no âmbito da 5ªRO/8ªRE devidamente atualizado monetariamente; e, (ii) valor apurado para o período inicial do 7º ano de concessão até o início da vigência da 5ªRO/8ªRE.

2.153. Para obtenção do valor referente a essas parcelas considerou-se:

2.154. 1ª parcela:

- a) atualização monetária via IRT referente ao ano 2021; e
- b) a devida aplicação de juros - nos termos do contrato - para correção do montante apurado.
- c) R\$ 150.572.474,88

2.155. 2ª parcela:

- a) a diferença entre a tarifa arredondada cobrada pela concessionária e a tarifa não arredondada aprovada na 4ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária - esta com a devida atualização da projeção de eixos suspensos;
- b) os 169 dias do 7º ano concessão em que deveriam vigor a tarifa aprovada da 4ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste;
- c) o tráfego real do período (ano 7); e
- d) a devida aplicação de juros - nos termos do contrato - para correção do montante

apurado.

e) R\$ 123.349.895,64

2.156. Os valores apurados, embora não tenham sido considerados no cálculo tarifário da 5ªRO/8ªRE e da 6ªRO/9ªRE, devido à natureza provisória da decisão judicial, totalizam **R\$ 273.922.370,52 (duzentos e setenta e três milhões, novecentos e vinte e dois mil trezentos e setenta reais e cinquenta e dois centavos), a preços de julho/2021, correspondente à receita recebida a maior pela Concessionária em face da decisão judicial.**

Análise cenário 2 (considerando os efeitos do procedimento arbitral)

2.157. Conforme já exposto neste Relatório, no que tange aos itens objeto de análise de reequilíbrio elaborados pela Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - GEGEF, entendemos não se tratar de eventos discutidos na arbitragem e, portanto, foram apurados todos os eventos apontados pelas áreas técnicas da Agência, bem como avaliadas as respectivas aplicações considerando as determinações judiciais e arbitrais em vigor. Tal entendimento é corroborado pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - GECON (antiga Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR) no sentido de respeitar os itens em arbitragem e seguir as orientações da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para análise dos pleitos da concessionária.

2.158. O mesmo entendimento foi considerado no âmbito do processo 50500.047424/2020-27 que tratou de 5ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) cuja aprovação se deu por meio da Deliberação ANTT nº 256, de 06/08/2021 (DOU 11/08/2021) onde se constata em seu Art. 3º que, em virtude da Ordem Processual nº 6, com a decisão do Juiz Arbitral, no âmbito do

os resultados obtidos para a 5ªRO/8ªRE e a consequente alteração da Tarifa de Pedágio, com efeito econômico-financeiro a partir da data-base de reequilíbrio contratual de 6 de setembro de 2020.

2.159. Conforme exposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4052/2021/GEGEF/SUOD/DIR (377980), essa decisão se deu seguindo o orientado pela d. Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), por meio da Nota n. 00202/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE079903), aprovada pelo Despacho n. 01527/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE079917), o qual recomendou que, no âmbito daquela revisão tarifária, não fossem aplicados os descontos tarifários relativos ao inadimplemento da concessionária das obrigações previstas no PER relacionadas às Frente de Recuperação e Manutenção (item 3.1) e Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço (item 3.2).

2.160. Assim, no que pese à necessidade de serem feitos os referidos ajustes para a definição da tarifa a ser cobrada dos usuários no âmbito da 5ª RO e 8ª RE, a Diretoria da ANTT, com base em recomendação da PF-ANTT no Parecer n. 00547/2020 (SE#866081), orientou que *"a deliberação da Agência deve aprovar dispositivo com a nova tarifa, incluindo todos os descontos apurados pela área técnica da ANTT (independente de tratarem sobre temas sujeitos à arbitragem); e outro dispositivo suspendendo a eficácia desses valores e fixando outra tarifa a ser praticada, que deixe de considerar descontos tarifários relacionados aos inadimplementos de obrigações dos itens 3.1 e 3.2 do PER (no Fator D e no Fator C)"*.

2.161. Assim, considerando que o Procedimento Arbitral ainda encontra-se em curso e visando manter coerência com as orientações elencadas na processo que aprovou a 5ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), a GEGEF elaborou os mesmos ajustes para atender aquelas recomendações quais sejam: (i) não se considerar os impactos do Fator D na TBP (item 6.1.3 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR), por se tratar de desconto tarifário imediato devido ao inadimplemento das obrigações previstas no PER - Frentes de Ampliação de Capacidade e de Recuperação e Manutenção - no período em análise; (ii) retirar, no cômputo do Fator C, o tópico que trata de "Apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos (item 6.1.4.8 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR); (iii) Apuração dos Eventos da Discussão Arbitral não aplicados na 5ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária" (item 6.1.4.9 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3201/2022/GEGEF/SUOD/DIR); e, (iv) suprimir os eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais relacionados à "Manutenção do pavimento - Lei 13.103/2016" (itens 2.7 e 7.25 do PER), que haviam sido lançado no Fluxo de Caixa Marginal 2.

2.162. Cabe observar que, segundo explicitado pela GEFIR na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4010/2020/GEFIR/SUOD/DIR (4000224), para o item "III.A.d - Lei Federal nº 13.103/2015 - Aumento do limite do PBT", trata-se de tema em discussão arbitral, e que por essa razão as alterações propostas para o item não devem ser aplicadas.

2.163. Em face da necessidade de apresentar os resultados tarifários considerando a discussão arbitral, serão introduzidas quatro alterações em relação às análises exaradas neste Relatório. São elas:

2.164. Será considerado Fator D igual a 0% (zero), de forma que não sejam aplicados os descontos tarifários relacionados ao inadimplemento da concessionária das obrigações previstas no PER relacionados às Frente de Recuperação e Manutenção (item 3.1) e na Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço (item 3.2);

2.165. No cômputo do Fator C, serão suprimidos os tópicos que tratam da *"Apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos"* e *"Apuração dos Eventos da Discussão Arbitral não aplicados na 5ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária"*, pois tratam também de desconto tarifário por inadimplemento de obrigações dos itens 3.1 e 3.2 do PER; e

2.166. Em relação aos eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais, serão suprimidos

os eventos "Manutenção do pavimento - Lei 13.103/2016" (item 2.7 do PER) e "Custos Administrativos - Pavimento - Lei 13.103/2015" (item 7.25 do PER), que haviam sido lançados no Fluxo de Caixa Marginal 2.

2.167. Todas as demais análises e eventos considerados para o cálculo tarifário permanecem os mesmos já explicitados neste Relatório.

Cálculo do Fator C

2.168. O Quadro a seguir apresenta a síntese dos eventos considerados no saldo da Conta C e respectivos montantes com a supressão dos tópicos que tratam da "Apuração de inconsistências nos Relatórios de Monitoração do 3º, 4º e 5º anos" e da "Apuração dos Eventos da Discussão Arbitral não aplicados na 5ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária".

Quadro 10: Eventos considerados na Conta C

Item	Eventos	Montante R\$ (PC ano 8)
1	Arredondamento	-336.577,78
2	Atraso na aplicação do reajuste	-1.768.312,65
3	ISSQN	-1.083.176,17
4	Segurança no trânsito: PRF	-1.609.747,73
4	Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-689.891,05
4	RDT	-1.098.331,55
5	Receitas Extraordinárias	-2.936.718,64
6	1º Termo Aditivo	-10.487.395,37
7	Subst. eixos suspensos projetado pelo real - 7º ano concessão	-123.786,26
TOTAL		-20.133.937,19

2.169. Assim, o saldo calculado para a Conta C na 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária resultou negativo de **R\$ 20.133.937,19 (vinte milhões, cento e trinta e três mil novecentos e trinta e sete reais e dezenove centavos)**, a preços de julho/2021.

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

Quadro 11 - Cálculo Fator C

Montante (Cdt+1)	- R\$ 20.133.937,19
Fator C aplicado no ano 7 (Cdt)	-R\$ 0,20114
Montante conta C aplicado no ano 7 (Cdt)	- R\$ 21.604.120,50
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 7 (VTPEqt)	95.942.711,18
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 5 (VTPEqt-2)	91.842.191,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 8 (VTPEqt+1)	98.061.122,93
Taxa de juros (rt)*	18,23%
Fator C	- R\$ 0,23313

* $r_{t+1} = [(1+r) \times (1+r)] = [(1+8,99\%) \times (1+8,47\%)] = 18,23\%$.

2.171. Conforme observado, o **Fator C calculado na presente revisão foi negativo de R\$ 0,23313**.

Revisão - Eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais

2.172. A seguir são apresentados os impactos relativos às "Alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER", constantes nos Fluxos de Caixa Marginais da Concessão. Todas os demais itens relativos aos FCMs considerados para o cálculo de revisão tarifária permanecem os mesmos já explicitados neste Relatório.

Alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER

2.173. Este item foi alterado em relação ao exposto anteriormente neste Relatório, uma vez que foram suprimidos os eventos "Manutenção do pavimento - Lei 13.103/2016" (item 2.7 do PER) e "Custos Administrativos - Pavimento - Lei 13.103/2015" (item 7.25 do PER), que haviam sido lançados no Fluxo de Caixa Marginal 2.

2.174. O Quadro a seguir apresenta os itens do PER alterados e a respectiva variação na TBP:

Quadro 12 - Impacto na TBP dos itens de FCM alterados

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT (Controlador/redutor)	3.2	Inv	-0,00000225
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT (Impressão+postagem)	3.3	Inv	-0,00000865
Desapropriações	1.4	Inv	-0,00013416
Custos Administrativos - Desapropriações	7.19	COP	-0,00000632
Remoção de Interferências	1.6	Inv	0,00000071
Custos Administrativos - Remoção de Interferências	7.18	COP	0,00000003

Fluxo de Caixa Marginal 3			
Obras de Duplicação 2,3 Km Rondonópolis Fase 01 - Km117+300 ao 119+400	1.7	Inv	0,00001896
Custos Administrativos: Obras de Duplicação 2,3 Km Rondonópolis Fase 01 - Km117+300 ao 119+400	7.24	COp	0,00000501
Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	1.8	Inv	-0,00000039
Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	3.4	COp	-0,00001018
Custos Administrativos - Sistema de Informação Rodoviária - SIR	7.22	COp	-0,00000065

Resultados dos eventos considerados nos Fluxos de Caixa Marginais

2.175. O Quadro a seguir apresenta as tarifas, a preços iniciais, dos Fluxos de Caixa Marginais aprovadas na 5ªRO e 8ªRE e as revisadas após o lançamento dos eventos:

Quadro 13: Tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (5ªRO e 8ªRE)	Tarifa/km (6ªRO e 9ªRE)
FCM1 (TIR 8,01%)	-0,00001989	-0,00001974
FCM2 (TIR 9,43%)	0,00442349	0,00424026
FCM3 (TIR 9,95%)	0,00007792	0,00009007
FCM4 (TIR 8,47%)	0,00000372	0,00000370
Total	0,00448525	0,00431429

Resultado da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste - considerando o processo arbitral

2.176. Considerando as alterações do Fator C e a alteração da TBP quilométrica dos diversos Fluxos de Caixa Marginal que passou de R\$ 0,00449 para R\$ 0,00431, o Quadro abaixo sintetiza os resultados das análises apresentadas anteriormente nesta Nota Técnica, com as devidas alterações introduzidas de forma a não considerar as obrigações em discussão no processo arbitral, apresentando a composição da tarifa de pedágio da concessionária para a 6ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio:

Quadro 14: Cálculo da tarifa por praça

Composição da Tarifa	6ª RO e 9ªRE
TBP Contrato	R\$ 0,02638
Eixos Suspensos	9,51413%
TBP FCM	R\$ 0,00431
TBP final	R\$ 0,02915
Fator D	0,00%
Fator Q ¹	0,00%
Fator X	0,00%
Fator C	- R\$ 0,23313
IRT	1,69076

[1] Aplicação do Fator Q apurado na Nota Técnica nº 432/2022/GEFIR/SUOD/DIR (9629488) ainda carece de deliberação da Diretoria da ANTT.

2.177. A partir da referida composição tarifária, bem como os Trechos de Cobertura das Praças (TCPs), obteve-se os valores das tarifas nas diferentes praças de pedágio da concessão para a categoria 1 de veículos. O quadro a seguir apresenta o comparativo entre as tarifas calculadas na revisão anterior (5ªRO e 8ªRE) e na presente revisão (6ªRO e 9ªRE), antes e após o arredondamento:

Quadro 15: Variação tarifária

Praças	TCP	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred
Praça 1	88,00	4,45781	4,50	4,74648	4,70	6,48%	4,44%
Praça 2	99,50	5,06665	5,10	5,39723	5,40	6,52%	5,88%
Praça 3	81,00	4,08721	4,10	4,35038	4,40	6,44%	7,32%
Praça 4	80,44	4,05756	4,10	4,31869	4,30	6,44%	4,88%
Praça 5	107,50	5,49019	5,50	5,84992	5,80	6,55%	5,45%
Praça 6	90,00	4,56370	4,60	4,85966	4,90	6,49%	6,52%
Praça 7	73,94	3,71344	3,70	3,95088	4,00	6,39%	8,11%
Praça 8	95,00	4,82841	4,80	5,14259	5,10	6,51%	6,25%
Praça 9	135,50	6,97258	7,00	7,43434	7,40	6,62%	5,71%
						Média	6,49%
							6,06%

Obs.: Cálculo da tarifa de pedágio pela fórmula: Tarifa de Pedágio = TCP * TBP contrato * (1-D-Q) * (IRT-X) + TCP * TBPFCM * (IRT-X) + C

2.178. Observa-se que a média das variações percentuais entre as tarifas de pedágio calculadas foi de 6,49%, em relação às tarifas vigentes sem arredondamento e de 6,06%, em relação às tarifas anteriormente aprovadas após arredondamento.

Tabela de Tarifas Cenário 2 (Considerando os Efeitos do Procedimento Arbitral)

2.179. A partir do produto entre as tarifas de pedágio por praça de pedágio para a categoria 1

de veículos, resultantes da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste, descritas no Quadro 21, e os multiplicadores de tarifa, calcula-se as tarifas arredondadas para as demais categorias de veículos 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 NovaMutum/MT, P8, em Lucas do Rio Verde/MT, P9, em Sorriso/MT, conforme apresentado no Quadro a seguir:

Quadro 16: 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	Praça 7	Praça 8	Praça 9
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,70	5,40	4,40	4,30	5,80	4,90	4,00	5,10	7,40
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,40	10,80	8,80	8,60	11,60	9,80	8,00	10,20	14,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	7,05	8,10	6,60	6,45	8,70	7,35	6,00	7,65	11,10
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	14,10	16,20	13,20	12,90	17,40	14,70	12,00	15,30	22,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	9,40	10,80	8,80	8,60	11,60	9,80	8,00	10,20	14,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,80	21,60	17,60	17,20	23,20	19,60	16,00	20,40	29,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	23,50	27,00	22,00	21,50	29,00	24,50	20,00	25,50	37,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	28,20	32,40	26,40	25,80	34,80	29,40	24,00	30,60	44,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Dupla	0,5	2,35	2,70	2,20	2,15	2,90	2,45	2,00	2,55	3,70
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	Dupla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Verificação da Adimplência Contratual

2.180. A Gerência de Fiscalização e Investimento (GEFIR) por meio do Despacho GEFIR, de 27/08/2021, (SEI 7900189) a Gerência de Fiscalização e Investimento (GEFIR) informou não haver óbice, por parte daquela Gerência para aprovação da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP, e não existir, por parte da Concessionária Rota do Oeste S. A., qualquer descumprimento de alguma cláusula técnica-operacional do Contrato de Concessão do Edital nº 003/2013. A regularidade quanto aos aspectos econômico-financeiros foi apresentada por meio do Relatório Consolidado de Fiscalização - 2021-2 (9072367) e Atestado de Regularidade (9420324), este com validade até 04/08/2022.

2.181. Conforme orientação contida no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, os resultados da análise da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária foram encaminhados à SEAE/Ministério da Economia por meio do OFÍCIO SEI Nº 17983/2022/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT. Cabe salientar que referida comunicação cumpre as determinações legais, quais sejam, o inciso VII do art. 24 da Lei n. 10.233/2001, que estabelece a compete à ANTT para realizar a revisão e o reajuste tarifário, mediante prévia comunicação ao Ministério da Fazenda, atual Ministério da Economia e à Portaria MF Nº 150/2018.

2.182. Pelo Despacho GEGEF 11870026, de 15/06/2022, a GEGEF encaminhou o processo da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP do Contrato de Concessão da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) para análise da Procuradoria Federal junto à ANTT.

2.183. Os aspectos jurídicos que envolvem os procedimentos de revisão e reajuste tarifários foram realizados por meio do PARECER n. 00156/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (12326129), de 12/07/2022, que assim se manifestou:

"28. Diante do exposto, constatado o atendimento à legislação de regência e aos procedimentos estabelecidos pela ANTT, concluímos pela possibilidade de aprovação da 6ª revisão ordinária, 9ª revisão extraordinária e reajuste da tarifa básica de pedágio cobrada pela Concessionária Rota do Oeste S/A com vigência contratualmente prevista para 19 de setembro de 2021, nos moldes propostos pela SUROD, **louvando em especial o empenho da GEGEF na apuração de tão intrincada revisão tarifária.**"

Considerações da SUROD sobre a data de vigência da Deliberação

2.184. Considerando o Decreto nº 11.122, de 2022 (SEI12526417), publicado em 07/07/2022, que qualifica, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, o empreendimento público federal da Rodovia BR-163/MT, no trecho entre a divisa dos Estados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul e o entroncamento com a Rodovia MT-220, explorado pela Concessionária Rota do Oeste (CRO), para fins de relicitação; e

2.185. Considerando que o art. 2º do citado decreto disciplina que, na hipótese de não ser firmado termo aditivo ao contrato de concessão do empreendimento no prazo de noventa dias, contado da data de publicação do Decreto, a qualificação perderá sua eficácia e será considerada extinta para todos os efeitos;

2.186. **A SUROD propõe que a Diretoria Colegiada da ANTT avalie a possibilidade de a Deliberação que aprova a revisão em curso não tenha a sua tarifa de pedágio implementada nas praças**, mas sim, seja apurada em sede de Haveres e Deveres, para evitar duas alterações tarifárias em curto período, salientando que quando da assinatura de Termo Aditivo (TA) de Relicitação, deverá ser definida nova tarifa de pedágio - a qual será, de fato, implementada nas praças.

2.187. Salienta ainda a SUROD que em caso de aprovação da revisão tarifária em curso mas sem a implementação das tarifas nas praças, nos termos aqui propostos, a tarifa a ser calculada no âmbito do Termo Aditivo de relicitação tomará, por base, a tarifa aprovada na revisão em curso, razão pela qual a aprovação da presente revisão tarifária é fundamental para o cálculo da tarifa do TA de relicitação - sendo que, como mencionado anteriormente, a tarifa do TA será, de fato, implementada nas praças de pedágio, dentro do prazo fixado pelo Decreto nº 11.122, de 6 de julho de 2022.

DA PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO FEITA PELA SUROD

2.188. Detalha a SUROD, a proposta da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa de Pedágio da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO):

205. O presente Relatório trata a proposta consolidada da 6ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa de Pedágio da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

206. Os resultados apresentados tiveram como referência a tarifa aprovada na Deliberação ANTT nº 256, de 6/08/2021, que autorizou a 5ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica (TBP/km) da Concessionária.

207. Foram feitas duas análises separadas: uma desconsiderando a discussão arbitral; e outra análise considerando a discussão arbitral, de forma a não aplicar os descontos tarifários relacionados ao inadimplemento da concessionária das obrigações previstas no PER relacionados às Frentes de Recuperação e Manutenção (item 3.1) e na Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço (item 3.2) - o que atende à recomendação da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), que se deu por meio do Parecer n. 00202/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7079903).

208. O processo de reajuste indicou o percentual de 8,99% (oito inteiros e noventa e nove centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período de julho/2020 a julho/2021, aplicável no período de vigência da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária.

209. Conforme análise apresentada no âmbito do cenário 2 (considerando a discussão arbitral) - a qual deverá ser implementada no momento, tendo em vista o procedimento arbitral em curso -, foi considerado o percentual de Fator D igual a 0,00% (zero); 0,00% para o Fator Q; e 0,00% para o Fator X. Foi apurado um Fator C de -R\$ 0,23313. Nesse segundo cenário, observa-se que a média das variações percentuais entre as tarifas de pedágio arredondadas calculadas seria de 6,06%, em relação às tarifas vigentes.

210. No que tange aos itens objeto de análise de reequilíbrio por esta GEGEF, entendemos que todos devem ser analisados e submetidos à aprovação pela Diretoria da ANTT à luz de Parecer da PF-ANTT quanto aos eventos apontados pelas áreas técnicas da Agência, bem como avaliadas as respectivas aplicações considerando as determinações judiciais e arbitrais em vigor.

2.189. Por fim, propõe a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária:

211. Face ao exposto, encaminhamos proposta de Deliberação anexa para aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, em conformidade com a análise complementar da SUROD acerca da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Rota do Oeste S/A (CRO), cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio praticada, na categoria 1, para os valores descritos no Quadro 16 (levando em consideração o procedimento arbitral), com vigência contratualmente prevista para 6 de setembro de 2021. Cumpre dizer que o atraso na vigência das referidas revisões e reajuste, originalmente previsto para 06 de setembro de 2021, deverá ser reequilibrado na revisão subsequente (via Fator C) ou em sede de Haveres e Deveres.

212. Conforme exposto no item 3.9 deste Relatório, considerando o Decreto nº 11.122, de 06/07/2022 (12526417), que qualifica, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, o empreendimento público federal da Rodovia BR-163/MT, no trecho entre a divisa dos Estados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul e o entroncamento com a Rodovia MT-220, explorado pela Concessionária Rota do Oeste (CRO), para fins de relicitação, propomos que a Diretoria Colegiada avalie a possibilidade de a Deliberação que aprova a revisão em curso não tenha a sua tarifa de pedágio implementada nas praças de pedágio, mas sim, seja apurada em sede de Haveres e Deveres, visando evitar duas alterações tarifárias em menos de 90 dias, diante da expectativa de que o Termo Aditivo (TA) de Relicitação seja assinado entre as partes, em que será definida nova tarifa de pedágio (cujo cálculo tomará por base a tarifa aprovada na revisão em curso) - a qual será, de fato, implementada nas praças.

2.190. Tal decisão encontra previsão no art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675, de 2004, na redação dada pela Resolução nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021.

Art. 6º-A. Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e mediante decisão fundamentada, parcelar ou postergar o impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. (Acrescentado pela [Resolução 5926/2021/DG/ANTT/MI](#)).

2.191. Desta forma, a tabela de tarifas que continuará a ser praticada pela concessionária é a tarifa da 5ª Revisão Ordinária e a 8ª Revisão Extraordinária aprovada por meio da DELIBERAÇÃO Nº 256, de 6 de agosto de 2021 (SEI 7664756)

Quadro 17: Tabela de Tarifas a Ser praticada nas praças

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)								
					P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,50	5,10	4,10	4,10	5,50	4,60	3,70	4,80	7,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,00	10,20	8,20	8,20	11,00	9,20	7,40	9,60	14,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	6,75	7,65	6,15	6,15	8,25	6,90	5,55	7,20	10,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	13,50	15,30	12,30	12,30	16,50	13,80	11,10	14,40	21,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	9,00	10,20	8,20	8,20	11,00	9,20	7,40	9,60	14,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,00	20,40	16,40	16,40	22,00	18,40	14,80	19,20	28,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	22,50	25,50	20,50	20,50	27,50	23,00	18,50	24,00	35,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	27,00	30,60	24,60	24,60	33,00	27,60	22,20	28,80	42,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Dupla	0,5	2,25	2,55	2,05	2,05	2,75	2,30	1,85	2,40	3,50
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	Dupla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3. DA PROPOSIÇÃO FINAL

3.1. Diante do farto conjunto que compõe as manifestações técnicas e a análise jurídica supramencionadas, fica evidenciado que a solicitação para autorização e aprovação da 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) deve ser acolhida e aprovada por esta diretoria colegiada.

3.2. Deve, também, ser aprovada por esta diretoria colegiada, nos termos da proposição da área técnica, que a revisão não tenha a sua tarifa de pedágio implementada nas praças de pedágio, mas sim, seja apurada em sede de Haveres e Deveres, visando evitar duas alterações tarifárias em curto espaço de tempo, considerando o Decreto nº 11.122, de 2022, publicado em 07/07/2022 que qualificou o trecho objeto da concessão em epígrafe no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República para fins de relicitação e estabeleceu no prazo de noventa dias para efetivação do termo aditivo que materializa o procedimento de relicitação.

3.3. Por fim, diante de todo o exposto, considerando as manifestações técnica e jurídicas contidas nos autos, **VOTO por aprovar a a 6ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão celebrado com a Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), nos termos da Deliberação ora proposta (SEI 12868297)**

Brasília, 12 de setembro de 2022.

Luciano Lourenço da Silva
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 12/09/2022, às 15:09, 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 **12868297** e o código CRC **B661EC40**.

Referência: Processo nº 50500.032902/2021-85

SEI nº 12868297

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