

RELATORIA:	DSL
TERMO:	VOTO À DIRETORIA COLEGIADA
NÚMERO:	240/2017
OBJETO:	AUTOPISTA PLANALTO SUL S.A. - 10ª REVISÃO ORDINÁRIA. 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA. REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO – TBP.
ORIGEM:	SUINF
PROCESSO(s):	50500.388926/2017-18 e 50500.419015/2016-51
PROPOSIÇÃO PRG:	PARECER Nº 02868/2017/PF-ANTT/PGE/AGU
PROPOSIÇÃO DSL:	PELA APROVAÇÃO.
ENCAMINHAMENTO:	À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de Proposta de Resolução da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza e aprova a 10ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Rodovia BR-116/PR/SC, trecho Curitiba/PR – divisa SC/RS, explorado pela Autopista Planalto Sul S.A.

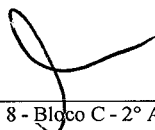


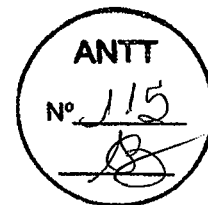
II – DOS FATOS

A ANTT, por intermédio da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, realizou estudos visando atender as solicitações de revisão e reajuste em conformidade com o disposto nas Resoluções ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 e nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, levando em consideração as alterações de cunho econômico-financeiro e do programa de obras e serviços descritos no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

A Gerência de Regulação e Outorga – GEROR, vinculada à SUINF, mediante a Nota Técnica nº 245/2017/GEROR/SUINF, de 01/12/2017, às fls. 85-102v. do presente processo, apresentou análise da 10ª Revisão Extraordinária, do Reajuste e do concomitante restabelecimento do equilíbrio tarifário inicial por meio da 10ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio–TBP da Rodovia BR-116/PR/SC, trecho Curitiba/PR – divisa SC/RS, concedidos pela Autopista Planalto Sul S.A., consubstanciada nas informações constantes dos seguintes documentos:

- 1) Carta nº 002/0840/2017/APS/GPE/SUP, de 01/08/2017, (fls. 02-19 do processo nº 50500.388926/2017-18), com a Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;
- 2) Notas Técnicas nº 048/2017/GEINV/SUINF, de 28/09/2017, e nº 056/2017/GEINV/SUINF, de 22/11/2017 (fls. 28-44 e 142-156, respectivamente, do processo nº 50500.388926/2017-18): análise da proposta de revisão no âmbito da GEINV;
- 3) Memorando nº 975/2017/GEINV/SUINF, de 28/11/2017 (fl. 127 do processo nº 50500.388926/2017-18): GEINV informa que não há descumprimento de cláusula técnico-operacional e que não há de sua parte óbice à aprovação da referida revisão;
- 4) Memorando Circular nº 013/2017/GEROR/SUINF, de 16/08/2017 (fl. 45 do processo nº 50500.419015/2016-51): questionamento à GEFOR e à GEINV sobre eventual descumprimento de cláusula técnico-operacional ou existência de óbice para aprovação do pleito de revisão tarifária;
- 5) Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros e Relatório Consolidado de Fiscalização - GEROR/SUINF, de 27/11/2017 (fls. 76-79v.);
- 6) Ofício nº 560/2017/SUINF, de 24/11/2017 (fls. 71-72): informa ao Ministério da Fazenda (Secretaria de Acompanhamento Econômico – SAE) acerca da alteração da TBP em razão das revisões e reajuste da TBP;





- 7) Ofício nº 561/2017/SUINF, de 24/11/2017 (fls. 73-73v.): informa ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil acerca da alteração da TBP em razão das revisões e reajuste da TBP.

A GEROR/SUINF apresentou a análise das revisões tarifárias e do reajuste e, ainda, por meio da Nota Técnica nº 245/2017/GEROR/SUINF, submeteu o presente processo ao exame da Diretoria da ANTT.

Após instada, a Procuradoria Federal Junto à ANTT – PF-ANTT, por meio do Parecer nº 02868/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 08/12/2017, às fls. 104-107 do presente processo, e, abstraindo-se das considerações eminentemente técnicas, concluiu pela possibilidade jurídica da homologação do reajuste e das revisões propostas, com a ressalva de que a SUINF esclarecesse se foi observada a decisão cautelar do Tribunal de Contas da União – TCU (objeto do processo TC-012.831/2017-4) no sentido de não utilizar valores superiores aos da proposta comercial da concessionária nos custos de manutenção de pavimento rodoviário decorrentes da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros).

Em resposta, a SUINF se manifestou e prestou os devidos esclarecimentos por meio do Memorando nº 1120/2017/SUINF, de 14/12/2017 (fls. 109-111 do presente processo).

Em 15 de dezembro de 2017, os presentes autos foram distribuídos à esta Diretoria DSL, conforme consta no Despacho às fls. 112, oriundo do Gabinete do Diretor Geral.

Reajuste

O Contrato de Concessão da Autopista Planalto Sul S.A., prevê que a Tarifa de Pedágio deverá ser reajustada anualmente para incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA e que seu cálculo se dará mediante o produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa – IRT.

De acordo com a subcláusula 6.26 do referido Contrato de Concessão, o valor da TBPI é de R\$ 2,540 (dois reais e quinhentos e quarenta milésimos de reais), referenciado a julho de 2007.

A subcláusula 6.31 do Contrato de Concessão citado, estabelece que o Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT é obtido a partir do quociente entre o número índice do IPCA do mês anterior à data de referência na apresentação da proposta de tarifa – junho/2007 (IPCA₀) – e o número-índice do IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da tarifa (IPCA₁), de acordo com a fórmula abaixo.

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

Porém, tendo em vista que o número índice do IPCA de novembro de 2017 será divulgado apenas ao final da primeira quinzena de dezembro, bem como a necessidade de atendimento dos prazos estabelecidos no inciso II, art. 5º da Resolução nº 675/2004, no art. 5º da Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002, do Ministério da Fazenda e no art. 1º da Portaria DG/ANTT nº 467/2015, a SUINF, mediante a Nota Técnica nº 245/2017/GEROR/SUINF, às fls. 85-102v. do presente processo, informou que adotou um número índice do IPCA provisório, sob a égide do Art. 4º da Resolução ANTT 675/2004.

Ademais, garantiu que as diferenças de receita entre a data de reajuste de 2017 e do ano seguinte, serão apuradas e consideradas na próxima revisão ordinária.

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{4.895,41}{2.669,38} = 1,83391$$

Considerando o valor do IRT obtido, o processo de reajuste indicou o percentual positivo de 10,13% (dez inteiros e treze centésimos por cento), com vistas à recomposição tarifária.

Considerando o valor do IRT obtido (1,83391), o processo de reajuste indicou o percentual **positivo de 2,82%** (dois inteiros e oitenta e dois centésimos percentuais), em relação ao valor do IRT de 2016 (1,78354).

10ª Revisão Ordinária

Em relação à 10ª Revisão Ordinária da TBP, observa-se que é feita anualmente com o objetivo de incorporar os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, em conformidade com a subcláusula 6.40 do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2007.

Os eventos descritos no quadro abaixo, inseridos no Fluxo de Caixa Original – FCO e Fluxos de Caixa Marginal – FCM 1, FCM 2, FCM 3 e FCM4, foram consideradas no processo da 10ª Revisão Ordinária:

Eventos considerados na 10ª Revisão Ordinária

Item	Evento	Fluxo de Caixa	Varição (%)
1	IRT Provisório e Arredondamento de Tarifas	FCO	0,02633%
		FCM 1	0,00168%
		FCM 2	0,00085%
		FCM 3	0,00080%
		FCM 4	0,00251%
2	Ajustes e Eixos suspensos	FCO	0,64645%
3	Receitas Extraordinárias	FCO	-0,0186%
4	Implantação de Trevos em Desnível com Alças em Pista Simples – Completo – km 4,500 – Entronc. BR-280/SC	FCO	-0,00076%
5	Implantação de Trevos em Desnível com Alças em Pista Dupla – Completo – km 138,800 – PR	FCO	-0,00394%

Item	Evento	Fluxo de Caixa	Varição (%)
6	Implantação de Trevos em Desnível com Alças em Pista Dupla – Completo – km 141,800 – PR	FCO	-0,05671%
7	Implantação de Passagens em Desnível Inferior Tipo Viaduto – Rio Negro - PR - km 208,200	FCO	-0,02617%
8	Execução de Terceira Faixa – 20,3 km	FCO	-0,01932%
9	Execução de Terceira Faixa – 28,0 km	FCO	-0,03981%
10	Sistema de Detecção de Altura	FCO	-0,00049%
11	Verba para aparelhamento da PRF	FCO	-0,00875%
12	Ajuste na taxa de crescimento - VPL	FCM 1	0,00174%
		FCM 2	0,00067%
		FCM 3	0,00057%
		FCM 4	0,00201%
13	Substituição do volume de tráfego projetado pelo real Ano 9 - (18/02/2016 a 17/02/2017)	FCM 1	0,46154%
		FCM 2	0,19495%
		FCM 3	0,16718%
		FCM 4	0,53411%

Assim, considerando o efeito final dos eventos inseridos no FCO, FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4 da 10ª Revisão Ordinária, a TPB foi alterada **de R\$ 3,15051** (resultante da 9ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 5,242/2016), **para R\$ 3,20933**, correspondente a uma **variação positiva de 1,87%** (um inteiro e oitenta e sete centésimos percentuais).

10ª Revisão Extraordinária

Em continuidade, procedeu-se à 10ª Revisão Extraordinária da TBP em observância ao Capítulo VI, Art. 23, § III da Resolução ANTT nº 1.187/2005, bem como ao preconizado no Art. 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 3.651/2004 e 4.075/2013, e em atendimento ao pleito da Concessionária, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A SUINF analisou à 10ª Revisão Extraordinária da TBP, mediante as Notas Técnicas nº 048/2017/GEINV/SUINF, nº 056/2017/GEINV/SUINF e nº 245/2017/GEROR/SUINF, e informou que os lançamentos foram realizados no Fluxo de Caixa Original – FCO e nos Fluxos de Caixa Marginais – FCM1 e FCM2.

Os eventos considerados nessa revisão, que resultaram impactos eventuais sobre a TBP, estão descritos no quadro a seguir:

Eventos considerados na 10ª Revisão Extraordinária

Item	Evento	Numeração no PER	Fluxo de Caixa	Variação (%)
1	Reposição - Sistema de Detecção de Altura	6.3.2.5	FCO	-0,00066%
2	Conservação - Sistema de Detecção de Altura	6.3.3.2.5	FCO	-0,00026%
3	Custos Administrativos	14.1	FCO	-0,00056%
		14.2	FCM 1	-0,00196%
		14.2	FCM 2	0,06938%
		14.2	FCM 3	-0,00022%
		14.2	FCM 3	0,06908%
4	DESAPROPRIAÇÕES E DESOCUPAÇÕES - Verba de Desapropriação		FCM 2	0,00874%
5	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.1.7	FCM 3	-0,02112%
6	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.2.7	FCM 3	-0,07114%
7	Conservação - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.3.2.7	FCM 3	-0,00951%
8	Remoção de interferências	5.4.1	FCM 3	0,00384%
9	Inclusão de verbas para RDT - 0,25% da Receita Bruta de Pedágio Anual do FCO da 9ª RE	-	FCM 3	0,41175%
10	Elaboração de Projetos – novas obras - Retorno em Nível do km 135 da BR 116	7.2	FCM 3	0,01138%
11	Projeto Executivo da Duplicação BR 116/PR/SC - Trechos Prioritários	7.3	FCM 3	1,34044%

Assim, considerando todos os eventos descritos acima, lançados nos FCO, FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4 a 10ª Revisão Extraordinária teve como consequência a alteração da TBP de R\$ 3,20933 (resultante da 10ª Revisão Ordinária) para R\$ 3,26632, representando **variação negativa de 1,81%** (um inteiro e oitenta e um centésimos percentuais).

Efeitos Pré e Pós Arredondamento

Considerando o IRT provisório de 1,83391, bem como o efeito conjunto das 10ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, obtém-se os seguintes valores para a tarifa de pedágio:

- **R\$ 5,99015**, representando uma variação positiva de 6,60% (seis inteiros e sessenta centésimos por cento) sobre a tarifa reajustada de 2016 (R\$ 5,61906), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

- **R\$ 6,00**, representando variação positiva de 7,14% (sete inteiros e quatorze centésimos por cento) sobre a tarifa reajustada de 2016 (R\$ 5,60), após a aplicação do critério de arredondamento.

III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

Os pleitos solicitados à ANTT pela Concessionária estão baseados nas obrigações contratuais do Poder Concedente, definidas no Capítulo III, Seção IV, do Contrato firmado com a Autopista Planalto Sul S.A.

Ademais, o art. 29, inciso V, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “*dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*”, estabelece como encargo do Poder Concedente a homologação dos reajustes e revisão tarifários:

“Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

(...)

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

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em seu artigo 24, prevê a presente matéria como inserida no âmbito de competências desta ANTT:

“Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

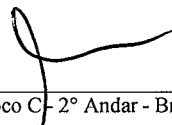
VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; ”

O Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, possui previsão semelhante, fixando o prazo de quinze dias para efetivação da prévia comunicação ao Ministério da Fazenda, nos termos do inciso VIII, do art. 3º:

“Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

(...)

VIII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda, com antecedência mínima de quinze dias; ”



A metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços foi aprovada mediante a Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011.

A Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002, do Ministério da Fazenda, que determina critérios a serem observados pela ANTT quando do reajuste e revisão das tarifas dos serviços públicos regulados, que prevê, em seu art. 5º, a obrigatoriedade de comunicação prévia àquela Pasta Ministerial:

“Art. 5º A Diretoria da ANTAQ e da ANTT comunicarão ao Ministério da Fazenda, com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias, os reajustes e revisões de tarifa, nos termos do disposto nos arts. 24, VII e 27, VII, da Lei nº 10.233, de 2001, atestando o cumprimento dos critérios estabelecidos nesta Portaria na forma da planilha constante do Anexo I.

Art. 6º Os pleitos de reajuste ou revisão das tarifas dos serviços públicos regulados pela ANTT e ANTAQ com periodicidade inferior a um ano continuam sendo autorizados pelo Ministério da Fazenda. ”

À vista disso, verifica-se acostado às fls. 71-72 do presente processo, cópia do Ofício nº 560/2017/SUINF, de 24 de novembro de 2017, encaminhado à Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, do Ministério da Fazenda, em cumprimento ao supracitado normativo.

Da mesma forma, a Portaria nº 467, de 21 de setembro de 2015, que dispõe sobre o procedimento de reajustes e revisões tarifárias dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, prevê:

“Art. 1º A ANTT, a exemplo do procedimento adotado em relação ao Ministério da Fazenda, nos termos do art. 24, VII, da Lei no 10.233, de 2001, comunicará ao Ministério dos Transportes, com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias de sua vigência, os reajustes e revisões de tarifa sob sua competência legal.

Art. 2º As providências administrativas quanto à comunicação ao Ministério dos Transportes ficarão a cargo da Superintendência a que o assunto se refira, devendo os autos dos processos serem instruídos com as cópias das notificações ao Ministério da Fazenda e ao Ministério dos Transportes, sendo informados os reajustes e revisões de tarifa bem como a data contratual de sua vigência. ”

Diante disso, verifica-se que foi encaminhado o Ofício nº 561/2017/SUINF, de 24 de novembro de 2017, para o Ministério dos Transportes, conforme cópia acostada às fls. 73-73v. destes autos.



Em relação às previsões contratuais, a Lei nº 10.233, de 2001, prevê, como cláusula essencial ao contrato de concessão, critérios para reajuste e revisão das tarifas dos serviços concedidos, a saber:

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

(...)

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;”

Há no Contrato de Concessão cláusulas que asseguram à Concessionária o reajuste e a revisão da tarifa de pedágio, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, tais como as cláusulas 1.11, 6.1-6.8, 6.26-6.41.

A Procuradoria-Geral Federal junto à ANTT – PF-ANTT, mediante o Parecer nº 02868/2017/PF-ANTT/PFANTT/PGF/AGU, às fls. 104-107 destes autos, apresentou a análise jurídica ao processo ora sob análise, do qual cabem destaque os seguintes trechos:

“(...)

12. Relativamente as revisões ainda deve ser acrescentada a análise jurídica sobre a incidência d Lei n. 13.103/2015 e sua regulamentação, que acarretou tanto a redução de receita para as Concessionárias de rodovias, ao instituir a gratuidade para os eixos suspensos dos veículos de carga, como também aumentou a despesa com a manutenção da pavimentação, ao elevar o limite de peso bruto transmitido por eixo.

(...)

17. No caso dos eixos suspensos, ficou expressamente estabelecido no Contrato de Concessão que:

“6.20 As tarifas de pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em decorrência dos desgastes físicos e impactos na capacidade de tráfego diferenciados que acarretam as Rodovias que compõem os Lote Rodoviário, que implicam custos diferenciados de engenharia e operação das vias.

(...)

6.22 Os valores das tarifas das demais Categorias decorrerão da aplicação dos multiplicadores fixados no referido Quadro, a serem calculados sobre o valor da tarifa da Categoria 1 (Tarifa Básica de Pedágio). Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos e os denominados "veículos especiais", que transportam cargas superpesadas e indivisíveis, a Concessionária cobrará tarifa de pedágio equivalente a categoria 8 (oito), acrescida do valor da tarifa dos veículos da categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 6 (seis). Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.

(...)



6.24 *Terão trânsito livre no Lote Rodoviário e, portanto, isentos do pagamento da tarifa de pedágio, os veículos de uso da ANTT e da Polícia Rodoviária Federal, assim como os veículos oficiais conforme definidos na legislação em vigor. ”*

18. *Como se vê, a concessão foi contratada estabelecendo a cobrança da tarifa de pedágio de acordo com o número de eixos dos veículos, sem qualquer favor ou benefício para os eixos que estivessem eventualmente suspensos. Outrossim, exceto para os veículos oficiais e do Corpo Diplomático, nenhum outro benefício ou isenção ficou prevista no contrato.*

19. *Entretanto, por ocasião da Lei n. 13.103/2015 e sua respectiva regulamentação (Decreto n. 8.433, de 16/04/2015), ficou assegurado aos veículos de transporte de cargas, que circularem vazios, o não pagamento da tarifa de pedágio sobre os eixos que estiverem suspensos, vale dizer, sem contato com a pista de rolamento da rodovia concedida. Eis a redação do respectivo dispositivo legal e regulamentar:*

Lei n. 13.103/2015:

*“Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que **circularem vazios** não pagarão taxas de pedágio **sobre os eixos que mantiverem suspensos.** ”*

Decreto n. 8.443/2015:

*“Art. 2º Os veículos de transporte de cargas que **circularem vazios** ficam isentos da cobrança de pedágio **sobre os eixos que mantiverem suspensos.** ”*

(...)

24. *Portanto, em decorrência de superveniente alteração da legislação, está o Poder Concedente obrigado a promover não só o reajuste como, também, a revisão tarifária proposta, a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos do § 4º do art. 9º da Lei n. 8.987/1995, bem assim segundo o disposto no art. 35 da Lei n. 9.074/1995.*

25. *Não obstante, relativamente à revisão dos custos de manutenção do pavimento rodoviário em decorrência do art. 16, da Lei n. 13.103/2015, oriento no sentido da SUINF/ANTT esclarecer se, no caso deste contrato, foi observado, por identidade da matéria, a decisão cautelar oriunda do Tribunal de Contas da União – TCU, objeto do Processo TC-012.831/2017-4, de modo a não utilizar valores superiores aos da proposta comercial da Concessionária (Ofício n. 204/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação, de 09/05/2017).*

26. *Destarte, considerando as manifestações técnicas constantes dos autos, entendo, abstraindo-me de quaisquer considerações de ordem eminentemente técnica, sobretudo quanto aos cálculos realizados e índices apurados, pela possibilidade jurídica da homologação do reajuste e das revisões propostas, com a ressalva da orientação objeto do parágrafo anterior. ” (sic)*

Em resposta, a SUINF apresentou suas considerações por meio do Memorando nº 1120/2017/SUINF, de 14/12/2017 (fls. 109-111 deste processo), como se vê:

“3. Cabe destacar que há dois processos de Tomada de Contas em curso sobre o assunto. O primeiro tendo como interessado a Eco101 Concessionária de Rodovias S/A, e o segundo tendo como interessado a Concessionária Triunfo CONCEBRA. Assim, não obstante a rejeição do mérito em sede de Agravo interposto pela ANTT, a referida decisão cautelar foi proferida em Despacho monocrático, sem a oitiva da ECO101 ou da própria Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, não tendo sido levada a matéria à análise do Plenário daquela Corte de Contas, tratando-se, portanto, de decisão de caráter precário no curso de processo em andamento.

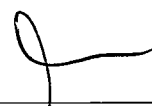
4. Além disso, a questão ora suscitada pela PRG, não trata de mera observância às referidas medidas cautelares. Trata, na verdade, de definição de procedimento a ser adotado, visto que nem mesmo o próprio Tribunal de Contas da União tem adequada clareza sobre a matéria. Isto por que, para o caso da Eco101 Concessionária de rodovias S/A, a SeinfraRodoviaAviação firma entendimento de que o ajuste dos custos de manutenção de pavimento deverá se dar de com base no plano de negócios da concessionária. Esta posição, por sua vez, vai de encontro, inclusive, a posições anteriores definidas no Plenário daquele Tribunal quando o mesmo se manifestou favoravelmente à aplicação da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal.

5. Ressalta-se que a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, consolidada em Resolução, prevê que a inclusão de novas obrigações em contratos de concessão deverá considerar os custos atuais e não os custos previstos inicialmente nos contratos.

6. Por outro lado, no caso da CONCEBRA, a SeinfraRodoviaAviação firma entendimento de que o ajuste dos custos de manutenção de pavimento deverá se dar com base nos custos de manutenção de pavimento deverá se dar com base nos custos dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA. Esta posição, tal qual a anterior, também vai de encontro a posições anteriores definidas no Plenário daquele Tribunal quando o mesmo se manifestou em mais de uma ocasião que os EVTEA não são vinculativos às propostas levadas à leilão.

*7. Deste modo, esclarecemos que encontra-se em curso projeto abarcado por verba de Recurso de Desenvolvimento Tecnológico – RDT, a qual trata da consolidação da metodologia proposta pela Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, SUINF, bem como metodologia para eventuais ajustes que porventura sejam necessários ao longo de todo o período do contrato de concessão, de acordo com característica do tráfego de cada concessão, tal qual ocorre atualmente com os fluxos de caixa marginais.”
(sic)*

Assim, considerando as manifestações das áreas técnica e jurídicas constantes dos autos, esta DSL entende pela edição de Resolução que autorize a 10ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, conforme dispõe o Contrato de Concessão referente ao Edital nº 006/2007, firmado com a Autopista Planalto Sul S.A.




IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isto posto, e com base nas manifestações das áreas técnica e jurídica, proponho ao colegiado que delibere por aprovar a 10ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Autopista Planalto Sul S.A., que alteram os valores da tarifa de pedágio para:

- R\$ 5,99015, representando uma variação positiva de 6,60% em relação à tarifa reajustada de 2016 (R\$ 5,61906), antes da aplicação do critério de arredondamento;
- R\$ 6,00, representando variação positiva de 7,14% em relação à tarifa reajustada de 2016 (R\$ 5,60), após a aplicação do critério de arredondamento.

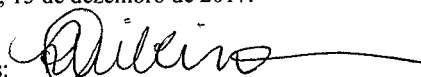
Brasília, 15 de dezembro de 2017.


SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor


À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 15 de dezembro de 2017.

Ass:



Wilma Virginia A. Ribeiro Assunção
Matrícula 1006863
Assessora
Diretoria Sergio Lobo - DSL