



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO VISTA

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 8/2021

OBJETO: VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A - PROPOSTA PARA APROVAÇÃO DA 10ª REVISÃO ORDINÁRIA, 13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, APLICAÇÃO DO DESCONTO DE REEQUILÍBRIO E DO REAJUSTE ANUAL DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.089357/2020-18

PROPOSIÇÃO PRG COTA n. 02460/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, DESPACHO n. 00933/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, DESPACHO n. 01007/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, DESPACHO n. 01008/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, COTA n. 02811/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, COTA n. 02941/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, PARECER n. 00131/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, PARECER n. 00195/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, NOTA n. 00424/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de aprovação da 10ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária, do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão explorado pela ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A. (ViaBahia).

2. DOS FATOS

2.1. Após a devida instrução processual, materializada na Nota Técnica - ANTT 1780 (SEI 5824978), em 13/4/2021, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) elaborou Relatório à Diretoria (SEI5871698), deu ciência dos efeitos tarifários à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEI5884889) e encaminhou os autos par análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT (SEI 5976540).

2.2. A PF-ANTT, por meio do PARECER n. 00131/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI46066), atestou a juridicidade do processo nos seguintes termos:

[...]

31. Pelo exposto, parece-nos que foi respeitada a legislação de regência e os procedimentos estabelecidos pela ANTT para as revisões tarifárias. No entanto, antes de seguir à deliberação da Diretoria, recomendamos que os autos retornem à SUROD para que se certifique de que os cálculos tarifários não consideraram as obrigações suspensas por força da citada decisão proferida em sede do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000.

32. Caso contrário, promova a SUROD a adequação da apuração feita para que se estabeleça a tarifa devida, levando em conta as demais obrigações não suspensas, para assim implementar a 10ª revisão ordinária, 13ª revisão extraordinária e reajuste da tarifa básica de pedágio cobrada pela VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A com vigência contratualmente prevista para 07 de dezembro de 2020.

33. De toda forma, será necessária nova comunicação ao Ministério da Economia, seja para retificar a informação de que a revisão tarifária não se efetivaria em razão da decisão judicial, seja para informar os novos valores calculados.

[...]

2.3. As recomendações da PRG foram analisadas no DESPACHO SUROD (SEI441323), que entendeu não ser necessária retificação da análise procedida, bem como envio de nova comunicação ao Ministério da Economia, conforme se depreende do excerto transcrito a seguir:

(...)

Conforme disposto no item 7 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 1780/2021/GEGER/SUROD/DIR (5824978), por meio do Despacho GEGEF 951283), de 25/08/2020 e do Despacho CIPRO 104794), de 16/09/2020, foi feito questionamento à PF-ANTT sobre a possibilidade da atuação da ANTT para efetivar descontos tarifários ou aplicações de sanções à ViaBahia.

O questionamento se fez necessário especialmente por conta da ressalva feita no Parecer de Força Executória nº 04/2020 onde constou que "diante da possibilidade de que haja decisões judiciais que impedem a atuação da Agência, tal qual o citado Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.000063, sugerimos, por razões de cautela, seja provocada a Coordenação de Contencioso Judicial, para que promova o levantamento das decisões judiciais vigentes, de modo a fornecer uma orientação mais completa à área técnica, acerca das suas possibilidades de atuação regulatória".

Por meio da Nota nº 00416/2020/PF-ANTT/PGF/AGU4268707), de 14/10/2020, a PF/ANTT informou que "persistem como suspensas as obrigações e investimentos previstos no item 2 Seção I do PER, isto é, obras e serviços não obrigatórios, obras e serviços de caráter obrigatório e obras condicionadas, bem como serviços não essenciais, bem como suspensas a exigibilidade das sanções advindas de eventual descumprimento das obrigações até que a conclusão da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão".

Desse modo, não é possível aprovar uma revisão tarifária que não considera as obrigações suspensas por força da citada decisão proferida em sede do Agravo de Instrumento nº 1003068-

43.2018.4.01.0000, uma vez que, segundo o disposto na Nota nº 00416/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4268707), persistem como suspensas as principais obrigações e investimentos, que são aqueles previstos no item 2 Seção I do PER.

Desse modo, o cálculo tarifário feito na presente revisão considera todos os reequilíbrios econômico-financeiros que cabem ser feitos, segundo as disposições contratuais e os normativos da ANTT. Entretanto, o atendimento à decisão proferida em sede do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000 se dará com a proposta de manutenção da tarifa atualmente vigente, conforme observa-se no art. 3º da minuta de Deliberação constante no RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 181/2021 (5871698).

Sobre o comunicado ao Ministério da Economia, por meio do OFÍCIO SEI Nº 9530/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT, de 08/04/2021, verifica-se que foi informado sobre a expectativa de aprovação de revisão tarifária da ViaBahia e alertou-se que "em caso de vigência da referida decisão, serão mantidos os valores das tarifas aprovadas por meio da Resolução nº 5.656, de 25/01/2018, que aprovou a 7ª Revisão Ordinária e a 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio".

Por todo exposto, entendo não ser necessária retificação da análise procedida, tampouco envio de novo Ofício ao Ministério da Economia.

(...)

2.4. O processo foi então distribuído mediante sorteio ao Diretor Eduardo Marra em 20/5/2021 (SEI 6552678).

2.5. O Diretor Relator, no intuito de esclarecer questionamentos apresentados pela ViaBahia em 7/6/2021 (Processos SEI50500.042240/2021-51 e 50500.042231/2021-61), diligenciou à Surod (SEI6552678) e à Procuradoria (SEI6777055), que trouxeram os esclarecimentos de todos os pontos levantados pela Concessionária aos autos, respectivamente, no DESPACHO GEFIR (SEI 6630929) e no PARECER n. 00195/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7085054).

2.6. Concluso para decisão, no dia 5/7/2021, o Relator solicitou a inclusão do processo na pauta da 909ª Reunião de Diretoria (SEI 7135207).

2.7. No dia 12/7/2021, a concessionária protocolou a Carta VB-GEC-0880-2021 (SEI 7258843), em que alegou que a Agência estaria descumprindo a decisão proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000 e, por isso, requereu: i) a anulação das decisões proferidas nos processos de penalidades relacionados no documento; ii) a abstenção da Agência de aplicar novas penalidades relacionados a obras e serviços inexigíveis; e iii) a realização de novos cálculos pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, desconsiderando as obrigações suspensas.

2.8. No dia 13/7/2021, o Diretor Eduardo Marra levou o processo à 909ª Reunião da Diretoria Colegiada e, na ocasião, após a sustentação oral formulada pela empresa, em que foi alegado o descumprimento da decisão judicial proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000, pedi vista dos autos.

2.9. No dia 20/7/2021, a concessionária protocolou a Carta VB-GEC-0905-2021 (SEI 7373739), requerendo que o processo de revisão não fosse deliberado até que fossem refeitos os cálculos do Desconto de Reequilíbrio.

2.10. No dia 28/7/2021, por meio do Despacho (SEI7501588), solicitei à Diretoria Colegiada, com base no art. 79, § 3º, do Regimento Interno, a concessão de prazo adicional para que o processo fosse incluído na pauta até, no máximo, a reunião ordinária prevista para ocorrer no dia 17/8/2021, o que foi deferido na 911ª Reunião da Diretoria Colegiada.

2.11. No dia 4/8/2021, conforme consta no Despacho (SEI7608466), solicitei à Surod e à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT o atendimento de algumas diligências no processo:

[...]

47. Ante o exposto, com fundamento no art. 54 do Regimento Interno, determino à realização de diligência:

a) à Surod, para que elabore novo Relatório à Diretoria e Minuta de Deliberação, nos seguintes termos:

1. consideração de todos os impactos devidos no presente processo de revisão, reajuste e desconto de reequilíbrio, inclusive incorporando nos Fluxos de Caixa Original e Marginais as receitas a maior ou a menor recebidas em razão da suspensão dos efeitos tarifários dos processos revisionais de 2018 (8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária) e de 2019 (9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária) por força da ação cautelar pré-arbitral nº 1023220-63.2019.4.01.3400;

2. supressão do art. 3º da Minuta de Deliberação, previsto na minuta anterior (SEI 7132342).

b) à PF/ANTT, para que:

1. avalie se, para dar fiel cumprimento à decisão judicial, deve ser adotada a resposta contida na COTA n. 02941/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI646057) ou se a Agência pode adotar a tese apresentada neste Despacho; e

2. autue novo processo de consulta jurídica para avaliar o alcance da decisão proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000 nos processos fiscalizatórios conduzidos pela ANTT na execução contratual da ViaBahia, respondendo os seguintes questionamentos:

- A decisão impede a abertura e o andamento de processos administrativos sancionatórios relacionados às obrigações que estão suspensas ou apenas impede a execução das sanções?

- Caso seja possível conduzir o processo, a área técnica pode tomar a decisão e sobrestar sua execução?

- As decisões mencionadas na Carta VB-GEC-0880-2021 (SEI7258843) violam a decisão judicial proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000?

[...] (grifo original)

2.12. Diante disso, no dia 5/8/2021, a Gerência de Gestão Econômico-financeira - Gegef emitiu a Nota Técnica nº 4326/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI7608466), apresentando os ajustes na análise econômico-financeira acerca da 10ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia. Além disso, em atendimento ao disposto no

art. 50, § 1º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT e na Portaria DG nº 342, de 5/7/2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 404/2021 (SEI7610571), propondo à Diretoria Colegiada a apreciação da matéria e aprovação da minuta de deliberação anexa ao documento.

2.13. Nesse mesmo dia, a Subprocuradora-Geral de Assuntos Jurídicos e Recuperação de Crédito da PF/ANTT exarou a Nota nº 00424/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI622050), revendo o posicionamento contido na COTA n. 02941/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 6346057), *in verbis*:

[...]

24. Respondendo aos questionamentos específicos feitos pela Diretoria Davi Barreto:

1. avalie se, para dar fiel cumprimento à decisão judicial, deve ser adotada a resposta contida na COTA n. 02941/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 6346057) ou se a Agência pode adotar a tese apresentada neste Despacho; **R: A Agência deve adotar a tese apresentada no despacho e ratificada por esta manifestação jurídica, pelos motivos expostos acima.**

2. autue novo processo de consulta jurídica para avaliar o alcance da decisão proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000 nos processos fiscalizatórios conduzidos pela ANTT na execução contratual da ViaBahia, respondendo os seguintes questionamentos: **R: será objeto de manifestação em processo apartado.**

[...] (grifo original)

2.14. Por fim, estando o processo devidamente instruído, solicitei no Despacho (SEI 7622134) a inclusão do processo na pauta desta 912ª Reunião da Diretoria Colegiada da ANTT.

2.15. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A análise processual será realizada em duas partes. No primeiro momento, serão avaliados os pleitos da concessionária constantes na Carta VB-GEC-0880-2021 (SEI7258843) e Carta VB-GEC-0905-2021 (SEI7373739). Já no segundo, serão apresentados os resultados da 10ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária, do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

CARTA VB-GEC-0880-2021 (SEI 7258843) E CARTA VB-GEC-0905-2021 (SEI 7373739)

3.2. Conforme já mencionado, no dia 12/7/2021, a concessionária protocolou a Carta VB-GEC-0880-2021 (SEI 7258843), em que abordou, em síntese, os seguintes pontos:

1. **Penalidades administrativas e contratuais:** a Agência não pode aplicar penalidades administrativas e contratuais em relação às obrigações suspensas desde outubro de 2019, seja pela vedação de exigibilidade de penalidade, seja pela impossibilidade lógica de haver qualquer descumprimento contratual relacionado a obrigações que não são exigíveis. No entanto, vem abrindo processo e aplicando penalidade, conforme quadro constante no documento.
2. **Aplicação de desconto de reequilíbrio sobre a tarifa em virtude das obrigações suspensas:** a PF/ANTT afirmou no Parecer nº 00131/2021/PF-ANTT/AGU que as Revisões e reajustes tarifários não podem abarcar os eventuais descumprimentos das obrigações suspensas e recomendou que os autos retornassem à Surod para que se certificasse de que os cálculos tarifários não consideram essas obrigações e, se fosse o caso, que adequasse a apuração feita. No entanto, a Surod descumpriu a recomendação, afirmando não ser possível desconsiderar as obrigações suspensas pela decisão.
3. **Pareceres da PF/ANTT:** sustenta que a Procuradoria não cuidou de apurar se a Surod havia cumprido as orientações de seus pareceres. Além disso, entende que o Parecer nº 00195/2021/PF-ANTT/PGF/AGU está contraditório em relação ao Parecer nº 00131/2021/PF-ANTT/AGU.

3.3. Posteriormente, na Carta VB-GEC-0905-2021 (SEI7373739), a concessionária expôs que a decisão judicial que impediu a redução tarifária na revisão anterior (Processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400) diferia da decisão judicial que está sendo analisada nesta revisão (Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000), haja vista que, naquela ocasião, o juízo impediu qualquer redução tarifária, ao passo que neste momento não suspendeu todas as obrigações de investimentos, razão pela qual é indispensável, segundo a concessionária, que sejam diferenciadas as obrigações contratuais cuja execução está suspensa e as obrigações contratuais plenamente exigíveis.

3.4. Analisando as manifestações da concessionária, percebo basicamente três pontos que estão sendo atacados:

- a) a abertura e condução de processos administrativos sancionadores;
- b) a diferença entre a decisão do Processo judicial nº 1023220-63.2019.4.01.3400 e a do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000; e
- c) a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência da suspensão de obrigações.

3.5. **Quanto ao item "a",** entendo que **não se trata de matéria afeta ao processo de revisão e reajuste tarifário**, razão pela qual não será objeto de análise deste Voto. **Não obstante isso**, creio que seja importante que a Procuradoria avalie se assiste razão à Concessionária, bem como que exponha qual o alcance da decisão no âmbito da fiscalização contratual desempenhada pela Agência. Por isso, **solicitei à PF/ANTT, por meio do Despacho (SEI7608466), que, em processo apartado, avalie os seguintes questionamentos:**

- A decisão impede a abertura e o andamento de processos administrativos sancionatórios relacionados às obrigações que estão suspensas ou apenas impede a execução das sanções?
- Caso seja possível conduzir o processo, a área técnica pode tomar a decisão e sobrestar sua execução?
- As decisões mencionadas na Carta VB-GEC-0880-2021 (SE7258843) violam a decisão judicial proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000?

3.6. Registro que, em sua última manifestação nos autos, a PF-ANTT já aquiesceu com a abertura do referido processo apartado, conforme se depreende da Nota nº 00424/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7622050).

3.7. **Quanto ao item "b"**, assiste razão à ViaBahia quando alega que não mais está vigente a decisão judicial (cautelar na ação pré-arbitral no processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400), que motivou a suspensão dos efeitos financeiros dos processos revisionais de 2018 (8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária) e de 2019 (9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária), e respectivos reajustes^[1].

3.8. Em 22/8/2019, no bojo do processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400, o Juízo da 3ª Vara Federal/DF, emitiu decisão cautelar nos seguintes termos:

[...]

Ante o exposto, com base no poder geral de cautela e com fundamento no art. 22-A da Lei nº 9.307/96, DEFIRO A MEDIDA ACAUTELATÓRIA requerida nesta ação cautelar para assegurar que, até a apreciação dos conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo juízo arbitral e/ou até a apreciação do pleito de revisão contratual, **a ANTT mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução**; ii) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais atreladas a obrigações de investimento, inclusive a de caducidade, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado; e iii) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.

[...] (grifo acrescentado)

3.9. Para dar cumprimento à supracitada decisão judicial, foram suspensos os efeitos da Deliberação nº 834, de 21/8/2019, que reduziria a tarifa concessão, mantendo-se o valor do pedágio cobrado nas praças P1 e P2 em R\$ 2,90, e o valor cobrado nas praças P3, P4, P5, P6 e P7 em R\$ 5,10^[2].

3.10. De forma semelhante, a Deliberação nº 274, de 26/5/2020, foi aprovada nos seguintes termos:

[...]

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DDB - 062, de 26 de maio de 2020, e no que consta dos Processos nº 50500.368304/2019-27 e nº 50500.355293/2019-15, relativos à ViaBahia Concessionária de Rodovia S/A, DELIBERA:

Art. 1º Aprovar a 9ª Revisão Ordinária, alterando a Tarifa Básica de Pedágio - TBP de R\$ 2,47875 para R\$ 2,47727.

Art. 2º Aprovar a 12ª Revisão Extraordinária, alterando a TBP de R\$ 2,47727 para R\$ 2,41155.

Art. 3º Aprovar a aplicação do desconto de reequilíbrio de 10,97% (dez inteiros e noventa e sete centésimos por cento), sobre o valor da TBP correspondente ao Fluxo de Caixa Original (FCO).

Art. 4º Aprovar o Reajuste que indicou o percentual positivo de 2,54% (dois inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período, com vista à recomposição tarifária.

Art. 5º Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio reajustada, antes do arredondamento, de R\$ 2,63745 para R\$ 2,59340, nas praças de pedágio P1 e P2, e de R\$ 4,62711 para R\$ 4,54983, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7.

Art. 6º Manter, na forma da tabela a seguir, a Tarifa Básica de Pedágio reajustada, após arredondamento, para a categoria de veículo 1, em R\$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos), nas praças de pedágio P1 e P2, e em R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos), nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7:

[...]

Art. 7º Em razão da Liminar deferida no **Processo Judicial nº 1023220-63.2019.4.01.3400**, ficam mantidas as tarifas aprovadas por meio da Resolução nº 5.656, de 25 de janeiro de 2018, publicada no D.O.U. de 26 de janeiro de 2018, que aprovou a 7ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária, na forma das tabelas anexas, enquanto vigente a referida decisão judicial.

Art. 8º Esta Deliberação entrará em vigor a partir de zero hora do dia 29 de maio de 2020.

[...] (grifo acrescentado)

3.11. Ocorre que, em 1º/6/2020, no âmbito do Procedimento Arbitral 64/2019/SEC7, a referida medida cautelar foi revogada pela Ordem Processual nº 5, *in verbis*:

[...]

76. Por todo o exposto acima, o Tribunal:

[i] DECIDE que, por não possuir jurisdição sobre a matéria, não julgará pretensões manifestadas pelas Partes perante o Poder Judiciário antes de 3 de maio de 2.019;

[ii] **REVOGA a medida liminar anteriormente concedida nos autos da ação cautelar pré-arbitral nº 1023220-63.2019.4.01.3400**, bem como o quanto decidido na Ordem Processual nº 3; e

[iii] CONFERE tratamento sigiloso ao doc. RDA025 e à manifestação da Requerida de 29 de abril de 2.020, determinando a divulgação da versão pública juntada como doc. RDA028 em seu lugar.

[...] (grifo acrescentado)

3.12. Destarte, com a decisão do Tribunal Arbitral, **a ANTT não se vê mais obrigada em**

manter “as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução”, de forma que não há mais nenhum impedimento, no âmbito da ação cautelar pré-arbitral nº 1023220-63.2019.4.01.3400 ou do procedimento arbitral nº 64/2019/SEC7 em curso, para que a Agência altere as tarifas de pedágio em seus processos de revisão e reajuste.

3.13. Do mesmo modo, as referidas ações judicial e arbitral parecem não obstar a aplicação de quaisquer penalidades administrativas e contratuais, tampouco impedir a extinção contratual por decretação de caducidade da concessão.

3.14. Assim, com as devidas vênias à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (Surod) e ao Diretor-Relator, **entendo que a Minuta de Deliberação propostas (SEI7132342) deve ser alterada, de modo a suprimir o seu art. 3º**, o qual transcrevo a seguir:

[...]

Art. 3º Em razão da Liminar deferida no Processo Judicial nº 1023220-63.2019.4.01.3400, ficam mantidas as tarifas aprovadas por meio da Resolução ANTT nº 5.656, de 25 de janeiro de 2018, publicada no D.O.U. de 26 de janeiro de 2018, que aprovou a 7ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária, na forma das tabelas anexas, enquanto vigente a referida decisão judicial.

[...]

3.15. **Por fim, quanto item "c", entendo que a suspensão da exigibilidade da execução das obrigações e das penalidades oriunda da decisão proferida no Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000 não afasta a necessidade de se fazer o reequilíbrio contratual.** Vale citar o teor da decisão:

[...]

[...] **suspender a execução das Obrigações de Investimentos** tabuladas no item 2 da Seção I do PER, isto é, as “Obras e Serviços de Caráter Não Obrigatório” (Item 2.1 da Seção I), as “Obras e Serviços de Caráter Obrigatório” (Item 2.2 da Seção I) e “Obras Condicionadas” (Item 2.3 da Seção I), **bem como os serviços não essenciais de poda, capina e roçada** (Quadro 4.6 do PER - Doc. 11) **e implantação do Sistema de Pesagem indicado** no Item 8.6 do PER, preservando incólume todos os demais serviços atinentes à Conservação (Item 2.1.1.4 da Seção I) e aos Sistemas de Operação (Item 2.2.1.4 da Seção I), assim como a exigibilidade de sanções advindas de processos administrativos instaurados pela ANTT relacionados a estas obrigações, passíveis de serem executadas em razão do eventual descumprimento de tais obrigações (que afetam os parâmetros de desempenho estipulados pelo PER), até que haja a conclusão e perfeita exequibilidade da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão sobre cujo processo ainda pende conclusão e decisão da Ré.

[...] (grifo acrescentado)

3.16. Da leitura do excerto acima, resta claro que determinadas obrigações de investimento e de serviços pactuadas no contrato de concessão foram **suspensas**, de forma que **não podem ser exigíveis** enquanto perdurar a decisão judicial em questão ou até que seja concluído o processo de revisão quinquenal.

3.17. Entretanto, é importante registrar que a decisão não faz qualquer alusão à manutenção de “bases econômico-financeiras” ou “condições tarifárias”, tampouco veda expressamente “redução nas tarifas” ou “reajuste e revisão tarifárias” ou “aplicação de desconto de reequilíbrio”.

3.18. Assim, entendo que **os mecanismos de enforcement regulatório previstos no contrato e nos normativos de Agência - i.e. sanções, penalidades, execução de garantia contratual e extinção contratual por caducidade - claramente não podem ser utilizados em caso de não execução das obrigações contratuais explicitadas na decisão judicial vigente. O mesmo não ocorre, contudo, aos processos de revisão e reajuste tarifário, em especial à aplicação de desconto de reequilíbrio.**

3.19. É preciso deixar claro que não se pode confundir a natureza jurídica dos instrumentos contratuais de *enforcement* regulatório dos mecanismos de remuneração da Concessão e de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

3.20. Enquanto o primeiro tipo de instrumento busca forçar o contratado a entregar a obrigação prevista na avença - ex.: por meio de aplicação de multas, execução de garantia contratual, decretação de caducidade -, o segundo tem como objetivo tão somente preservar a equação econômico-financeira pactuada, remunerando o contratado pelo serviço efetivamente executado.

3.21. Nesse sentido, a subcláusula 2.2 do Contrato estabelece que: a “Concessão é renumerada mediante cobrança de Tarifa de Pedágio e outras fontes de receitas”. O mesmo instrumento define:

[...]

1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:

(xxxvi) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, **calculada e reajustada anualmente** na forma da subcláusula 16.3.

[...]

16.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

16.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 16.1.7.

16.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

16.3.3 A Tarifa de Pedágio será **reajustada para incorporar a variação do IPCA** devendo ser calculada anualmente, para cada categoria de veículo, pelas seguintes fórmulas:

[...]

Sendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser aquele **resultante das revisões** estabelecidas nas subcláusulas 16.4 [revisão ordinária], 16.5 [revisão quinquenal] e 16.6 [revisão extraordinária], com a **dedução do Desconto de Reequilíbrio** para o respectivo ano nos

termos da subcláusula 20.6.

[...] (grifo acrescentado)

3.22. Observa-se que, nos termos contratuais, a Concessionária é remunerada mediante a cobrança da Tarifa de Pedágio, calculada anualmente com os seguintes parâmetros: (i) reajuste por incorporação da variação IPCA no período; (ii) revisões ordinária, extraordinária e quinquenal; e (iii) aplicação do desconto de reequilíbrio.

3.23. Portanto, a aplicação de reajuste, de revisões, de desconto de reequilíbrio tem como único objetivo compor a remuneração da Concessionária pelos serviços prestados. Dessa forma, por exemplo, a manutenção do poder de compra é garantida pela consideração dos efeitos inflacionários na tarifa; o compartilhamento de receita extraordinária auferida é refletido da revisão ordinária; a justa remuneração pela inclusão no contrato de obrigações não previstas originalmente no PER é realizada na revisão extraordinária ou na revisão quinquenal; e a correta remuneração pelos serviços relacionados a obras de ampliação de capacidade condicionadas e obras e serviços de caráter não obrigatório é feita mediante a aplicação do desconto de reequilíbrio.

3.24. Mais especificamente quanto ao desconto de reequilíbrio, a Cláusula 20.6.4 do Contrato de Concessão da ViaBahia deixa claro que **sua natureza jurídica não é sancionatória ou coercitiva, mas sim mero mecanismo de reequilíbrio**, conforme se depreende da leitura do referido dispositivo:

[...]

20.6.4 A Concessionaria declara ter pleno conhecimento e reconhece que:

(i) considerando o caráter objetivo da avaliação de desempenho realizada pela ANTT, o seu resultado indicará as condições físicas do Sistema Rodoviário e a sua conformidade com os Parâmetros de Desempenho e demais exigências do Contrato e do PER;

(ii) o Desconto de Reequilíbrio, determinado pela avaliação anual de desempenho, é um mecanismo pactuado entre as Partes para reequilibrar o contrato nos casos de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório e será aplicado de forma imediata e automática pela ANTT;

(iii) a redução do valor da Tarifa Básica de Pedágio em decorrência da aplicação do Desconto de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual, mas sim mecanismo preestabelecido no Contrato para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro; e

(iv) a avaliação do desempenho da Concessão e a aplicação do Desconto de Reequilíbrio não prejudicam a verificação pela ANTT de inadimplemento contratual da Concessionária e consequente aplicação das penalidades previstas no Contrato e na regulamentação da ANTT.

[...] (grifo acrescentado)

3.25. Resta evidente que **o objetivo do desconto de reequilíbrio é tão somente garantir a correta remuneração à Concessionária por obrigações contratuais específicas e objetivamente mensuráveis**: ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório.

3.26. Em outras palavras, trata-se de mera forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme estabelecido na subcláusula 20.4.2 do Contrato, *in verbis*:

[...]

20.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos, entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER previsto no Anexo II deste Contrato, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo da Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;

(ii) na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório, necessárias a atender os Parâmetros de Desempenho, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 20.6;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do fluxo de caixa descontado não alavancado apresentado no Plano de Negócios, de modo a manter as condições efetivas da Proposta.

[...]

3.27. Nota-se que o contrato dispõe que, na hipótese de inclusão, exclusão ou inexecução de obra ou serviço não constante do PER, o reequilíbrio será feito por Fluxo de Caixa Marginal (item i da subcláusula 20.4.2); na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ou de obras e serviços não obrigatórios, o reequilíbrio será feito Desconto de Reequilíbrio (item ii da subcláusula 20.4.2); e na hipótese de atraso ou inexecução de investimentos obrigatórios, o reequilíbrio será feito pelo Fluxo de Caixa Original (item iii da subcláusula 20.4.2).

3.28. **É nítido, portanto, que os instrumentos Fluxo de Caixa Marginal, Fluxo de Caixa Original e Desconto de Reequilíbrio são meros mecanismos de manutenção da equação econômico-financeira do contrato, utilizados para o cálculo da Tarifa de Pedágio que remunera os serviços prestados pela Concessionária. E, em nenhuma hipótese podem ser confundidos com sanções ou medidas coercitivas para exigência de cumprimento de obrigações contratuais.**

3.29. Demonstrada a diferença na natureza jurídica dos instrumentos de *enforcement* contratual daqueles necessários para o cálculo da remuneração pelo serviço prestado, é possível retomar a interpretação da decisão judicial no referido processo de Agravo de Instrumento.

3.30. Por todo o exposto, parece-me evidente que, ao “suspender a execução das Obrigações de Investimentos tabuladas no item 2 da Seção I do PER (...), bem como os serviços não essenciais de poda, capina e roçada (Quadro 4.6 do PER – Doc. 11) e implantação do Sistema de Pesagem (...)”, **o Juízo não trouxe nenhum impedimento em se aplicar instrumentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** previstos na subcláusula 20.4.2 do Contrato – inclusive o Desconto de Reequilíbrio –, para que seja possível calcular e reajustar a Tarifa de Pedágio na forma prescrita

na subcláusula 16.3.

3.31. Pensar de forma diferente afrontaria diretamente ao princípio da exceção do contrato não cumprido, previsto no art. 476 do Código Civil^[3].

3.32. Ora, como já exaustivamente demonstrado, a Tarifa de Pedágio remunera a Concessionária pelo serviço prestado. Se este serviço é parcialmente suspenso (neste caso, em função de decisão judicial), por óbvio que a contraprestação pecuniária devida deve ser ajustada proporcionalmente nos termos contratuais.

3.33. A Lei 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, estabelece no art. 10 que “Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro”.

3.34. Dessa forma, se por um lado a concessionária estiver explorando o contrato nas condições aventadas, é justo que o usuário pague a tarifa fixada no instrumento contratual. Por outro lado, se não forem executados as obras e serviços previstos no contrato, os usuários pagarão uma tarifa maior do que é devida pela concessionária e, por decorrência lógica, o contrato deverá ser reequilibrado.

3.35. Imaginemos o exemplo hipotético de uma pessoa que queira comprar um carro e uma moto de uma mesma concessionária de automóveis. O comprador, no interesse de adquirir os bens, firma um contrato com a concessionária, no valor de R\$ 100.000,00, sendo R\$ 70.000,00 referente ao carro e R\$ 30.000,00, à moto. Firmado o contrato, a concessionária entra em juízo e obtém uma liminar, em que é suspensa a obrigação de vender o carro e de sofrer penalidades contratuais em decorrência dessa suspensão. Assim, a empresa fica obrigada agora a cumprir parcialmente o acordado. Diante disso, o contratante terá que arcar com o valor de R\$ 100.000,00, mesmo recebendo apenas a moto pela concessionária, ou terá que pagar apenas R\$ 30.000,00, que corresponde ao valor do bem que efetivamente está recebendo? Penso que a segunda opção é a mais coerente com o ordenamento jurídico, haja vista que, nos termos dos arts. 884 e seguintes do Código Civil^[4], que dispõe sobre o enriquecimento sem causa, a concessionária estaria se locupletando às custas dos usuários.

3.36. Penso que a lógica para o caso em tela é a mesma.

3.37. De acordo com o que consta nos autos, está suspensa, desde outubro de 2019, boa parte das obras e serviços contidos no PER. É nitidamente defeso obrigar os usuários a arcarem com uma tarifa de pedágio não correspondente aos serviços que estão sendo executados, da mesma forma que não se deve permitir que a concessionária receba um valor além do que lhe é devido. E isso, na minha visão, a decisão judicial não buscou alcançar.

3.38. Essa, inclusive, é a mesma premissa utilizada nos processos de relicitação. O Decreto nº 9.957/2019, que regulamentou a Lei nº 13.448/2017, estabelece, no art. 8º, como cláusula obrigatória do termo aditivo, a suspensão das obrigações de investimento vincendas que não tenham sido consideradas essenciais. Em contrapartida, no art. 11, estabelece que serão descontados do valor calculado, a título de indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, o valor excedente da receita tarifária auferida pelo contratado originário em razão da não contabilização do impacto econômico-financeiro no valor da tarifa decorrente da suspensão dessas obrigações.

3.39. Nesse sentido, a Resolução nº 5.926/2021, nos arts. 6º e 7º, define a metodologia de cálculo tarifário nas hipóteses de extensão de prazo contratual (quando há redução no escopo das obras e serviços prestados) e de relicitação (quando há suspensão de obrigações de investimentos), conforme transcrito a seguir:

[...]

Art. 6º Na extensão de prazo do contrato de concessão, a **tarifa de pedágio a ser praticada deverá corresponder aos serviços que serão prestados durante a vigência do termo aditivo**, mediante abertura de novo fluxo de caixa.

§ 1º Na fixação da tarifa de pedágio de que trata o caput, devem ser observados os preços e parâmetros constantes:

I - do plano de negócios vencedor do leilão, alterado pelas revisões tarifárias subsequentes, se houver; ou

II - dos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental (EVTEAs) realizados para subsidiar a licitação.

§ 2º Adicionalmente, na fixação da tarifa de pedágio de que trata o caput, devem ser observadas:

I - as projeções de tráfego, a serem feitas considerando as taxas de crescimento reais observadas nos últimos trinta e seis meses, que serão substituídas posteriormente pelo tráfego real;

II - as projeções de receitas financeiras, considerando os mesmos percentuais dos estudos das concessões mais atuais em que as receitas financeiras tenham sido projetadas;

III - as projeções dos valores de receitas extraordinárias a serem revertidos à modicidade tarifária, que serão substituídas posteriormente pelo valor real.

§ 3º Na extensão de prazo, será assegurada à concessionária a remuneração com base em margem obtida pela razão entre o fluxo de caixa livre do projeto e a receita total líquida anual, verificada nos EVTEAs de concessões rodoviárias aprovados pela ANTT nos trinta e seis meses que antecederem a sua celebração.

Art. 7º Na relicitação, a tarifa de pedágio a ser praticada será a tarifa vigente ou, excepcionalmente, demonstrada a insuficiência desta para conclusão do processo de relicitação, poderá ser fixada por negociação entre as partes.

§ 1º A partir dos fluxos de caixa vigentes, a **fixação da tarifa calculada decorrente da suspensão das obrigações de investimentos não essenciais observará os preços e parâmetros constantes**:

I - do plano de negócios vencedor do leilão, alterado pelas revisões tarifárias subsequentes, se houver; ou

II - dos EVTEAs realizados para subsidiar a licitação.

§ 2º Na relicitação, a receita tarifária arrecadada a maior, oriunda da diferença entre a tarifa de pedágio e a tarifa calculada, será deduzida da indenização pelos investimentos vinculados a bens

reversíveis não amortizados ou depreciados e será corrigida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e pelo custo médio ponderado de capital regulatório vigente ao tempo da celebração do termo aditivo.

[...] (grifo acrescentado)

3.40. Portanto, tanto a legislação quanto o contrato somente permitem que a concessionária se aproprie de receita sobre obras e serviços que realmente executou e, por isso, entendo que a **decisão judicial apenas suspendeu a obrigatoriedade de execução de determinadas obras e serviços, impedindo a ANTT de utilizar os mecanismos sancionadores e coercitivos do contrato que buscam forçar a concessionária a adimplir o pactuado, mas não abarcando o cálculo da justa remuneração pelo serviço efetivamente prestado**. Caso contrário, estaríamos admitindo que o juízo decidiu *contra legem*.

3.41. Ressalte-se que, compulsando os autos, notei que o Subprocurador-Geral de Matéria Regulatória, na COTA n. 02811/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE6346029), levou o seguinte questionamento à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais:

[...]

3. A leitura da decisão nos levantou dúvidas acerca da possibilidade de aplicação, na revisão tarifária em curso, do Desconto de Reequilíbrio em razão da suspensão dessas obrigações, tendo em vista que esse desconto não possui caráter de penalidade e tem por função unicamente reequilibrar o contrato de concessão em situações nas quais se verifique objetivamente a não execução das obrigações. Verifico que o magistrado, ao proferir a decisão, limita-se a suspender a execução das obrigações e a exigibilidade das penalidades relativas a essas obrigações, não impedindo - ao menos em uma primeira leitura - que o contrato de concessão seja reequilibrado em razão dessas suspensões.

4. Sendo esta a situação, solicito complementação da manifestação da Coordenação de Contencioso Judicial desta Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais especificamente quanto à seguinte questão: **há decisão judicial vigente que impeça a aplicação, pela ANTT, do desconto de reequilíbrio em razão de quaisquer das obrigações contratuais não cumpridas pela concessionária?**

[...] (grifo acrescentado)

3.42. Em resposta, foi emitida a COTA n. 02941/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE346057), no seguinte sentido:

[...]

5. A priori, a leitura da decisão realizada pela Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória no sentido de que o **juízo limitou-se a suspender a execução das obrigações e a exigibilidade das sanções referentes a essas obrigações se mostra coerente**. Entretanto, embora o Desconto de Reequilíbrio não possua caráter de penalidade, mas sim a função de reequilibrar o contrato de concessão em situações nas quais se verifica a inexecução das obrigações, tais obrigações estão suspensas por decisão judicial, de forma que não há que se falar em aplicação de Desconto de Reequilíbrio pela inexecução das obrigações abrangidas pela decisão do juízo.

6. Desta feita, respondendo ao questionamento: **há decisão judicial vigente que impeça a aplicação, pela ANTT, do desconto de reequilíbrio em razão de quaisquer das obrigações contratuais não cumpridas pela concessionária? esta Subprocuradoria-Geral entende que sim, tendo em vista que as obrigações contratuais pela concessionária estão suspensas, e portanto, não deve incidir Desconto de Reequilíbrio pela inexecução de tais obrigações**.

[...] (grifo acrescentado)

3.43. Diante dessa divergência de entendimento, a fim de dar fiel cumprimento à decisão judicial, restitui os autos à PF/ANTT, por meio do Despacho (SEI7608466), para que o Jurídico avaliasse os argumentos apresentados acima. Em resposta, a Subprocuradora-Geral de Assuntos Jurídicos e Recuperação de Crédito apresentou a Nota nº 00424/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7622050), revendo o posicionamento contido na COTA n. 02941/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 6346057), como se observa abaixo:

[...]

8. **De fato tem razão a Diretoria Davi Barreto quando diferencia o conteúdo das duas decisões** uma vez que a Tutela Cautelar Antecedente ao Processo Arbitral obrigou, até a apreciação pelo juízo arbitral, a ANTT a manter as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução, enquanto o AI nº 1003068-43.2018.4.01.0000 **suspendeu determinadas obrigações do contrato de concessão**, de forma que não podem ser exigíveis até que seja concluído o processo de revisão quinzenal, **mas nada mencionou sobre a suspensão das formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previstas na cláusula 20.4.2 do Contrato de Concessão**.

[...]

9. **A presente manifestação jurídica discorrerá sobre as hipóteses de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previstas na cláusula 20.4.2 do Contrato de Concessão, de forma que, onde se lê Desconto de Reequilíbrio como mecanismo regulatório, deve-se compreender a abrangência de todas as formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quais sejam, ajustes nos fluxos de caixa marginal e original e Desconto de Reequilíbrio**. Isto porque seguem a mesma lógica do Desconto de Reequilíbrio.

[...]

19. **Na vigência da decisão judicial no AI nº 1003068-43.2018.4.01.0000 não se pode exigir da Concessionária o cumprimento dos prazos inicialmente estabelecidos, por estar suspensa determinadas obrigações contratuais**. Por outro lado, **não há qualquer impacto na incidência do Desconto de Reequilíbrio, tendo em vista sua finalidade de meramente manter o contrato financeiramente equilibrado**. Não executado o investimento no prazo estabelecido, independentemente da apuração de culpa, o Desconto de Reequilíbrio incide para equilibrar o contrato. **Por outro lado, a não incidência desse desconto resultaria em benefício financeiro à Concessionária, que não teria realizado o investimento previsto e teria recebido, por tarifa de pedágio, os valores respectivos, resultando em desequilíbrio contratual, além de prejuízo aos milhares de usuários da rodovia**.

[...]

20. Ressalta-se, mais uma vez, que a **decisão judicial impede a utilização de mecanismos de enforcement regulatório, como sanções, penalidades e execução de garantia contratual, mas não impede a incidência do Desconto de Reequilíbrio sobre as obrigações suspensas, por ser mecanismo regulatório de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de**

3.44. **Por todo o exposto, entendo que o presente processo de revisão e reajuste tarifários deva ter eficácia plena, incorporando todos os ajustes nos fluxos de caixa marginal e original, desconto de reequilíbrio e atualização pela variação do IPCA acumulado. Ademais, deve também incorporar todos os efeitos tarifários dos processos revisionais de 2018 (8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária) e de 2019 (9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária), que estavam suspensos por força da ação cautelar pré-arbitral nº 1023220-63.2019.4.01.3400.**

RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

3.45. Conforme disposto no artigo 46, inciso XIII, Regimento Interno da ANTT, compete à Surod a elaboração e implementação da proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias federais.

3.46. No gozo de suas prerrogativas regimentais, as análises referentes às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) para a 10ª Revisão Ordinária e a 13ª Revisão Extraordinária da Concessionária ViaBahia foram apresentadas pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - Gefir por meio das Notas Técnicas nº 3579/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 3865263), nº 4330/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 115615), e nº 858/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 5362290), todas constantes no processo relacionado nº 50500.073234/2020-65.

3.47. Já as análises dos demais itens de revisão, bem como do equilíbrio econômico-financeiro e correspondentes impactos na TBP da Concessionária, foram apresentados pela Gegef, por meio das Notas Técnicas nº 4067/2020/GEGEF/SUROD (SEI 022505), nº 1780/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5824978), e nº 4326/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 7610489).

3.48. As referidas análises foram consolidadas pela Superintendência no Relatório à Diretoria nº 404/2021 (SEI 7610571).

10ª REVISÃO ORDINÁRIA

3.49. Conforme disposto na sub cláusula 16.4 do Contrato de Concessão da ViaBahia, a Revisão Ordinária é feita anualmente com o objetivo de incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior.

3.50. De acordo com o Relatório à Diretoria nº 404/2021 (SEI 7610571), foram consideradas, na 10ª Revisão Ordinária, as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 10º ano concessão, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente de -0,06300%.

3.51. Desse modo, a 10ª Revisão Ordinária altera a TBP resultante da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária de R\$ 2,4115 para R\$ 2,41003, correspondendo a um decréscimo percentual de 0,06% (seis centésimos por cento negativo).

13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

3.52. Com base no Relatório à Diretoria nº 404/2021 (SEI 7610571), a análise da 13ª Revisão Extraordinária considerou os seguintes eventos: diferença de tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019; substituição do tráfego projetado pelo real; eixos suspensos; correção dos percentuais de desconto de reequilíbrio; e alterações do PER.

3.53. Os eventos foram considerados no Fluxo de Caixa Original (FCO), bem como nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5) da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Impactos nos fluxos de caixa devidos às alterações no PER

Itens revisados	PER	Tipo	Varição da TBP
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Eixos Suspensos	-	-	0,34915%
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	- 0,00052%
Duplicação - Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	- 0,00004%
Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	- 0,00607%
Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	- 0,04719%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	- 0,01750%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2.2	Inv	- 0,00961%
Outras Melhorias - trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	- 0,02443%
Outras Melhorias - trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	- 0,00968%
Outras Melhorias - trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	- 0,00367%
Outras Melhorias - trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	- 0,00288%
Outras Melhorias - trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	- 0,02888%

Outras Melhorias - trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	- 0,00083%
Melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	- 0,01286%
Melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	- 0,03422%
Construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	- 0,03422%
Construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	- 0,01739%
SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	2.7	Inv	- 0,00573%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COp	- 0,00968%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	- 0,09035%
Conservação	8.4.1.3.2	COp	- 0,00015%
Operação	8.4.1.3.1	COp	- 0,06485%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	- 0,00098%
Diferença tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019	-	-	- 0,11258%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Substituição Tráfego Projetado pelo Real - 10º ano concessão	-	-	- 0,19450%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	- 0,03492%
Diferença tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019	-	-	- 0,27084%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Substituição Tráfego Projetado pelo Real - 10º ano concessão	-	-	- 0,03481%
Terceiro termo aditivo do convênio de cooperação técnica nº 008/2008 - DPRFxANTT	13.2	COp	- 0,05791%
Custos adm. Ref. item 13.2	16.5.4	COp	- 0,00361%
Diferença tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019	-	-	- 0,00363%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Substituição Tráfego Projetado pelo Real - 10º ano concessão	-	-	- 0,02499%
Diferença tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019	-	-	- 1,05514%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Substituição Tráfego Projetado pelo Real - 10º ano concessão	-	-	- 0,16681%
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	- 0,53948%
Manutenção de pavimento (Lei 13.103/2015 - Lei dos Caminhoneiros)	3.1.3	Inv	- 3,38388%
Custos adm. Ref. item 3.1.3	16.1.3	COp	- 0,17449%
Diferença tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019	-	-	- 0,53740%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Substituição Tráfego Projetado pelo Real - 10º ano concessão	-	-	- 0,01194%
Passarelas - Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA - Amélia Rodrigues	6.1.2.2.3	Inv	- 0,01114%
Passarelas - Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA - Santo Estevão	6.1.2.2.4	Inv	- 0,00784%
Passarelas - Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA - Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.5	Inv	- 0,01267%
Passarelas - Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA - Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.6	Inv	- 0,00926%
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	- 0,00010%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.3	16.3.1	COp	- 0,00052%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.4	16.3.2	COp	- 0,00037%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.5	16.3.3	COp	- 0,00059%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.6	16.3.4	COp	- 0,00043%
Custos adm. Ref. item 6.1.5	16.3.5	COp	- 0,00001%
Diferença tarifa cobrada e a aprovada desde 23/08/2019	-	-	- 0,07513%

3.54. Vale ressaltar que o reequilíbrio da diferença da tarifa cobrada e a aprovada entre o período de 07/12/2018 a 22/08/2019 já havia sido considerado no âmbito da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Deliberação ANTT nº 274, de 26/05/2020.

3.55. O efeito da 13ª Revisão Extraordinária altera a TBP de R\$ 2,41003, resultante da 10ª Revisão Ordinária, para R\$ 2,27948, correspondendo a um decréscimo percentual de -5,41% (cinco inteiros e quarenta e um centésimos por cento).

DESCONTO DE REEQUILÍBRIO

3.56. Nesta 10ª Revisão Ordinária, 13ª Revisão Extraordinária e Reajuste, **opercentual que está sendo aplicado como Desconto de Reequilíbrio é de 14,8252%, relativo ao 11º ano concessão**. Conforme apresentado na Nota Técnica nº 858/2021/GEFIR/SUOD/DIR5(62290), trata-se de apuração PRELIMINAR e que a mesma será alterada por ocasião do recebimento dos relatórios de monitoração referentes ao 11º ano concessão e a análise da empresa supervisora responsável.

3.57. Desse modo, a diferença da receita tarifária auferida, com a aplicação sobre a TBP do Desconto de Reequilíbrio preliminar, e a receita tarifária devida, com a aplicação do Desconto de Reequilíbrio definitivo, será apurada e reequilibrada na próxima revisão tarifária.

REAJUSTE ANUAL

3.58. De acordo com o item (xix) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, a variação do IPCA é determinada a partir do quociente entre o número índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio e o número-índice do IPCA de outubro de 2005 (2.512,49).

3.59. Assim, a partir do número-índice do IPCA de outubro/2020, de 5.438,10, apurou-se o Índice de Reajuste Tarifário (IRT) definitivo de 2,16443.

3.60. Em relação ao IRT definitivo de 2019 (2,08282), a variação do IRT deste ano foi 3,92%, que corresponde ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa, com vigência no período de 07 de dezembro de 2020 a 06 de dezembro de 2021.

ATUALIZAÇÃO E ARREDONDAMENTO DA TARIFA REVISADA

3.61. Considerando-se os eventos analisados acima, identificam-se os novos valores para a tarifa básica de pedágio como sendo de:

Resultado da 10ª RO, 13ª RE e Reajuste

Evento	ÚLTIMA TARIFA APROVADA (9ª RO e 12ª RE e Reajuste)		TARIFA PROPOSTA 10ª RO, 13ª RE e Reajuste		VARIÇÃO da TBP	
TBP Final	R\$ 2,77577		R\$ 2,27948		-5,48%	
Revisão Ordinária	-		R\$ 2,41003		-0,06% ¹	
Revisão Extraordinária	-		R\$ 2,27948		-5,41% ²	
Desconto de Reequilíbrio	9,34%		14,8252%		-	
IRT	2,08282		2,16443		3,92%	
Tarifa reajustada	P1 e P2	P3, P4, P5, P6 e P7	P1 e P2	P3, P4, P5, P6 e P7	-	
	R\$ 2,59340	R\$ 4,54983	R\$ 2,43350	R\$ 4,26930	-6,17%	-6,17%
Tarifa arredondada	R\$ 2,60	R\$ 4,50	R\$ 2,40	R\$ 4,30	-7,69%	-4,44%

¹ Variação entre a última TBP aprovada e a tarifa da Revisão Ordinária

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

CONSOLIDAÇÃO DOS RESULTADOS

3.62. Os efeitos da 10ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do reajuste alteram os valores das tarifas de pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 de R\$ 2,59340 para R\$ 2,43350, representando uma variação negativa de -6,17% (seis inteiros e dezessete centésimos por cento), e nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7, de R\$ 4,54983 para R\$ 4,26930 representando uma variação negativa de -6,17% (seis inteiros e dezessete centésimos por cento).

3.63. Após a aplicação do critério de arredondamento, a Tarifa de Pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 passa de R\$ 2,60 para R\$ 2,40, representando uma variação negativa de -7,69% (sete inteiros e sessenta e nove centésimos percentuais), e nas praças P3, P4, P5, P6 e P7 passa de R\$ 4,50 para R\$ 4,30, representando uma variação negativa de -4,44% (quatro inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento).

3.64. Em relação à tarifa arredondada atualmente vigente, a Tarifa de Pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 altera de R\$ 2,90 para R\$ 2,40, e nas praças P3, P4, P5, P6 e P7 altera de R\$ 5,10 para R\$ 4,30.

3.65. Apresenta-se a tabela resumo das Tarifas de Pedágio da concessão, para a categoria 1 de veículos:

Tarifas de Pedágio		
Praça de Pedágio	P1 e P2	P3 a P7
Última Tarifa aprovada (9ª RO e 12ª RE)	R\$ 2,60	R\$ 4,50
Tarifa Vigente (Decisão Judicial)	R\$ 2,90	R\$ 5,10
Tarifa proposta arredondada (10ª RO e 13ª RE)	R\$ 2,40	R\$ 4,30

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, VOTO pela aprovação, na forma da minuta de deliberação (SEI7622130), da 10ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária, do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão explorado pela ViaBahia.

Brasília, 10 de agosto de 2021.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO

[1] Vide Deliberação-ANTT 834/2019 (Processo SEI 50500.973615/2018-21) e Deliberação-ANTT 274/2020 (Processo SEI 50500.368304/2019-27)

[2] Valores definidos na Resolução-ANTT 5656, de 25/1/2018 (7ª Revisão Ordinária, 10 Revisão Extraordinária e Reajuste)

[3] Art. 476. Nos contratos bilaterais, nenhum dos contratantes, antes de cumprida a sua obrigação, pode exigir o implemento da do outro.

[4] Art. 884. Aquele que, sem justa causa, se enriquecer à custa de outrem, será obrigado a restituir o indevidamente auferido, feita a atualização dos valores monetários. Parágrafo único. Se o enriquecimento tiver por objeto coisa determinada, quem a recebeu é obrigado a restituí-la, e, se a coisa não mais subsistir, a restituição se fará pelo valor do bem na época em que foi exigido. Art. 885. A restituição é devida, não só quando não tenha havido causa que justifique o enriquecimento, mas também se esta deixou de existir. Art. 886. Não caberá a restituição por enriquecimento, se a lei conferir ao lesado outros meios para se ressarcir do prejuízo sofrido.



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 10/08/2021, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7622124** e o código CRC **BE7056A6**.

Referência: Processo nº 50500.089357/2020-18

SEI nº 7622124

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