

RELATORIA: DSL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 041/2018

OBJETO: VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A. - 7ª REVISÃO ORDINÁRIA, 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, APLICAÇÃO DE DESCONTO DE REEQUILÍBIO E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP.

ORIGEM: SUINF

PROCESSOS: 50500.119516/2017-11, 50515.035469/2017-94 e 50535.001967/2017-0...

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER Nº 02678/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
NOTA Nº 00068/2018/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DSL: PELA APROVAÇÃO DA 7ª REVISÃO ORDINÁRIA, 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E DO REAJUSTE DA TBP.

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 7ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, das Rodovias BR-116/324/BA e BA-526/528, exploradas pela VIABAHIA Concessionária de Rodovias 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.

Visando promover do restabelecimento do equilíbrio tarifário inicial do contrato firmado com a VIABAHIA Concessionária de Rodovias S.A., a Gerência de Regulação e Outorga – GEROR, vinculada à SUINF, mediante a Nota Técnica nº 223/2017/GEROR/SUINF, de 09/11/2017 (fls. 151-176), apresentou a análise da 7ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio–TBP das Rodovias BR-116/324/BA e BA-526/528, consubstanciada nas informações constantes dos seguintes documentos:

- Carta VB-GEC-900/2017, de 20/07/2017 (fls. 85-118): concessionária apresenta o pleito de reajuste e revisão tarifária;
- Carta VB-GEC-0301/2017, de 10/04/2017 (fl. 137): concessionária solicita a inclusão da verba destinada aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico;
- Notas Técnicas nº 042/2017/GEINV/SUINF, de 08/09/2017, e 049/2017/GEINV/SUINF (fls. 740-787 e 1057-1116, respectivamente, do processo nº 50515.035469/2017-94): apresentam a análise da GEINV quanto à proposta de revisão tarifária e alterações no PER;
- Nota Técnica nº 178/2017/GEROR/SUINF, de 04/09/2017 (fls. 35-38): a GEROR apresenta análise acerca das receitas extraordinárias da Concessionária no exercício social de 2015/2016;
- Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros e Relatório Consolidado de Fiscalização (fls. 239-244 do processo nº 50500.119816/2017-11): informam acerca da regularidade das obrigações da Concessionária;
- Ofício nº 553/2017/SUINF, de 07/11/2016 (fls. 178-179): informa ao Ministério da Fazenda (Secretaria de Acompanhamento Econômico – SAE) acerca da alteração da TBP em razão das revisões e reajuste da TBP;
- Ofício nº 548/2017/SUINF, de 17/11/2017 (fls. 177-177v.): informa ao Ministério dos Transportes acerca da alteração da TBP em razão das revisões e reajuste da TBP.



Posteriormente, por meio do Memorando nº 1043/2017/SUINF, de 17/11/2017 (fls. 199-199v.), a SUINF solicitou a inclusão dos investimentos para implantação de uma rede integrada de fibra ótica no Cronograma Financeiro/2017 da VIABAHIA, uma vez que essa rede visa atender às demandas da ANTT (pesagem dinâmica de veículos e projeto do Centro Nacional de Supervisão Operacional – CNSO) e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF.

Em atendimento, a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV, por meio da Nota Técnica nº 053/2017/GEINV/SUINF, de 20/11/2018 (fls. 181-199), promoveu a análise necessária e apresentou os valores para inclusão de recurso para implantação da referida rede de fibra ótica no Cronograma Financeiro da ViaBahia.

Considerando a inclusão dos investimentos necessários para atendimento dessa demanda, a GEROR/SUINF complementou a análise das revisões tarifárias e do reajuste por meio da Nota Técnica nº 230/2017/GEROR/SUINF, de 20/11/2017 (fls. 206-209). Assim, juntou aos autos o Relatório à Diretoria nº 13/2017/GEROR/SUINF (fls. 201-203) com a minuta de Resolução (fls. 204-205) e os submeteu ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT.

A Procuradoria Federal Junto à ANTT – PF-ANTT foi instada e, por meio do Parecer nº 02678/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 23/11/2017 (fls. 211-213v.), concluiu pela possibilidade jurídica da homologação do reajuste e das revisões propostas, com a orientação “... 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)”.

Em 01/12/2017, a VIABAHIA protocolou sob o nº 50500.656234/2017-08, a Carta VB-GEC-1400/2017 (fls. 219-292 destes autos), na qual contestou o posicionamento desta Agência acerca dos procedimentos preliminares da revisão tarifária, exarados por meio da Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF, e solicitou sua alteração. Em resposta, por intermédio do Ofício nº 1075/2017/GEINV/SUINF, de 07/12/2017 (fls. 295-295v.), a SUINF informou que a contestação foi intempestiva.

Posteriormente, mediante o Memorando nº 036/2018/SUINF, de 22/01/2018 (fls. 308-308v.), a SUINF solicitou à GEROR que considerasse, nesta revisão tarifária da VIABAHIA, a incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio resultante do Fluxo de Caixa Original. O que foi devidamente fundamentado, conforme Nota Técnica nº 001/2018/SUINF, de 18/01/2018 (fls. 331-337 destes autos).

Dessa forma, por meio da Nota Técnica nº 016/2018/GEROR/SUINF, de 22/01/2018 (fls. 314-317v.), a GEROR apresentou nova análise das revisões e reajuste, considerando o Fator D (Desconto de Reequilíbrio) apenas na tarifa resultante do FCO e não

mais na soma das tarifas do FCO com os FCMs. E, assim, juntou aos autos o Relatório à Diretoria nº 001/2018/GEROR/SUINF (fls. 309-311v.) e minuta de Resolução (fls. 312-313).

Posteriormente, essa Nota Técnica e o Relatório à Diretoria nº 001/2018/GEROR/SUINF foram retificados por meio do memorando nº 044/2018/SUINF, de 23/01/2018 (fls 318-319), nos seguintes termos:

Novamente a Procuradoria Federal foi instada e, por intermédio da Nota nº 00068/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 24/01/2018 (fls. 320-320v.), (i) ratificou a análise anterior, promovida por meio do Parecer nº 02678/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, especialmente quanto à ressalva transcrita acima (reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência da Lei nº 13.103/2015); (ii) solicitou as justificativas necessárias sobre a inclusão dos investimentos para a obra nova do posto da Polícia Rodoviária Federal – PRF em Milagres e para a implantação e instalação de equipamentos e sistema de fibra ótica; e (iii) orientou quanto à necessidade de ser renovada a comunicação do reajuste e das revisões aos Ministérios da Fazenda – MF e dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC.

Em atendimento, em 25/01/2018, a SUINF renovou a comunicação do reajuste e das revisões aos Ministérios da Fazenda e os Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme os Ofícios nº 050/2018/SUINF (fls. 328-329) e nº 051/2018/SUINF (330-330v.), respectivamente. E, por meio do Memorando nº 049/2018/SUINF, de 25/01/2018 (fls. 338-340), apresentou as justificativas necessárias para a inclusão dos investimentos necessários para a implantação da Rede de fibra ótica citada pela Procuradoria.

Aos 25 de janeiro de 2019, os presentes autos foram distribuídos à esta Diretoria DSL, conforme consta no Despacho à fl. 341, oriundo do Gabinete da Diretoria-Geral.

Após consultada por esta Diretoria acerca dos esclarecimentos pendentes, quais sejam: a inclusão do Posto da PRF no contrato de concessão e as questões suscitadas quanto ao reequilíbrio econômico-financeiro em razão da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), a SUINF se pronunciou por meio do Despacho s/nº às fls. 342-343, no qual informou que a inclusão do referido Posto foi resultado de solicitação formulada pela PRF, conforme cópia do Ofício nº 1901/2015-GAB/10ªSRPRF (fls. 344-356), e prestou as devidas justificativas quanto às questões relacionadas ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A seguir serão apresentados os resultados obtidos pela SUINF referentes ao reajuste e às revisões ordinária e extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP ora tratados.

Reajuste

A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, de acordo com a subcláusula 16.3.3 do Contrato de Concessão (alterada pelo 2º Termo Aditivo ao Contrato), devendo ser calculada para a categoria 1 de veículo, pelas seguintes fórmulas:

(i) Nas praças P1 e P2:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times 0,57 \times \text{IRT}$$

(ii) Nas praças P3, P4, P5, P6 e P7:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT}$$

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, conforme a subcláusula 1.1.1, item (xix), do Contrato de Concessão.

A subcláusula 1.1.1, Item xix, 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 – outubro/2005 (IPCA₀) – e o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da tarifa (IPCA₁), de acordo com a fórmula a seguir:

$$\text{IRT} = \frac{\text{IPCA}_i}{\text{IPCA}_0}$$

Dessa maneira, usando o IPCA provisório do mês de outubro de 2017, no valor de 4.881,25, apurou-se o seguinte IRT, de caráter provisório, para 2017:

$$\text{IRT} = \frac{\text{IPCA}_i}{\text{IPCA}_0} = \frac{4.881,28}{2.512,49} = 1,94279$$

Considerando o valor do IRT obtido em 2017 (1,94279) em relação ao IRT obtido em 2016 (1,89169), o processo de reajuste indicou o **aumento percentual de 2,70%** (dois inteiros e setenta centésimos percentuais), com vistas à recomposição tarifária.

7ª Revisão Ordinária

Em relação à 7ª Revisão Ordinária da TBP, observa-se que é feita anualmente com o objetivo de incorporar a parcela das receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior, em conformidade com a subcláusula 16.4 do contrato de concessão relativo ao Edital nº 001/2008.

A Correção de VPL Residual e a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior, foram os eventos considerados no processo da 7ª Revisão Ordinária, que resultaram na alteração da Tarifa Básica de Pedágio – TPB **de R\$ 2,54266** (resultante da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária) **para R\$ 2,54103**, que correspondeu a uma **variação negativa de 0,064%** (sessenta e quatro milésimos por cento).

9ª Revisão Extraordinária

A 9ª Revisão Extraordinária da TBP foi conformidade com a subcláusula 16.6 do contrato de concessão relativo ao Edital nº 001/2008. Nessa revisão, foram considerados os itens inseridos nos fluxos de caixa original (FCO) e marginal (FCM), bem como seus respectivos impactos no reequilíbrio econômico e financeiro da TBP, conforme descrito no quadro a seguir:

Impactos dos itens da 10ª Revisão Extraordinária na TBP

Itens revisados no cronograma PER	Itens PER	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Correção da taxa de crescimento		-	0,121%			
Correção - Desconto de reequilíbrio no atraso do reajuste (07/12/16 a 26/12/16)		0,009%				
Dias de atraso no DUP - 1º ano e 2º ano		-0,694%	-	-	-	-
Correção - Desconto de reequilíbrio no atraso do reajuste (07/12/15 a 31/10/16)		0,004%				-
IRT e arredondamento + Correção do atraso de início da cobrança		0,042%	-0,003%	-0,0004%	-0,0001%	-0,006%
Substituição do tráfego projetado pelo real (Ano 7)		-	1,187%	0,208%	0,214%	1,330%
RDT		-	-	-	-	0,283%
Eixo suspenso		-0,867%	-	-	-	-
Recuperação da rodovia - elementos de proteção e segurança - OAEs das rodovias BA-526 e BA-528	2.2.4	-	-0,022%	-	-	-
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	-0,001%	-	-	-	-
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	0,00004%	-	-	-	-
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	-0,049%	-	-	-	-
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre Santo Estevão e BR-242/BA - 38,46 km	6.1.1.4	-0,066%	-	-	-	-
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	-0,024%	-	-	-	-

Itens revisados no cronograma PER	Itens PER	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Implantação de Passarelas para Pedestres	6.1.2.2.2	-0,019%	-	-	-	-
Melhorias Físicas e Operacionais - Recuperação e/ou Implantação de Retornos, Trevos, Interseções e Acessos, nos locais descritos no item 2.4.2, Apêndice C do PER	6.1.2.3.1	-0,071%	-	-	-	-
Melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	-0,013%	-	-	-	-
Melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	-0,035%	-	-	-	-
Melhorias operacionais e de segurança aos usuários - construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	-0,035%	-	-	-	-
Construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	-0,018%	-	-	-	-
Melhorias Físicas e Operacionais - Outras Melhorias - Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	-	-0,037%	-	-	-
Pesagem Fixa - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	-0,092%	-	-	-	-
SISTEMAS DE PESAGEM - Pesagem Fixa - Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	-0,016%	-	-	-	-
Operação - Link de Internet nos postos de fiscalização (impacto complementar)	8.4.1.3.1	-	-	-	-0,011%	-
SISTEMAS DE PESAGEM - Pesagem Fixa - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação	8.4.1.3.1	-0,135%	-	-	-	-
SISTEMAS DE PESAGEM - Pesagem Fixa - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação	8.4.1.3.2	-0,0003%	-	-	-	-
Correção de lançamento (FCM 4 para FCM 3) - Antigo 8.4.1.3.1 (Link de Internet nos postos de fiscalização)	8.4.1.3.3	-	-	-	-	-0,001%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	-0,033%	-	-	-	-

Itens revisados no cronograma PER	Itens PER	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Recomposição do percentual de 6,24%, a título de custos administrativos, referente aos encargos incluídos no escopo contratual por meio de fluxo de caixa marginal	16.1	-	-	-	-	0,394%
SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Circuito Fechado de TV – CFTV - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	-	-0,198%	-	-	-
SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Circuito Fechado de TV – CFTV - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas (impacto complementar)	8.3.6.1	-	1,707%	-	-	-
SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Circuito Fechado de TV – CFTV - Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.2	-	0,095%	-	-	-
SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Circuito Fechado de TV – CFTV - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação	8.3.6.3.1	-	-0,007%	-	-	-
SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Circuito Fechado de TV – CFTV - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação	8.3.6.3.2	-	-0,013%	-	-	-
SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - Rede de fibra ótica	8.5.1.1.b (8.5.5.1)	-	-	-	3,130%	-
SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - Rede de fibra ótica (impacto complementar)	8.5.1.1.b (8.5.5.1)	-	-	-	2,883%	-
Obra de posto da PRF em Milagres	8.10	-	-	-	0,082%	-

E, dessa forma, a 10ª Revisão Extraordinária teve como consequência a alteração da TBP de **R\$ 2,54103** (resultante da 7ª Revisão Ordinária) **para R\$ R\$ 2,77557**, representando **variação positiva de 9,23%** (nove inteiros e vinte e três centésimos por cento).

Desconto de Reequilíbrio

A SUINF informou que o percentual de Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado na TBP é de 7,97% (sete inteiros e noventa e sete centésimos por cento), entretanto, considerando a determinação exarada por meio do Memorando nº 036/2018/SUINF, esse Desconto será aplicado apenas sobre a TBP do Fluxo de Caixa Original (FCO), resultando na

redução da Tarifa de Pedágio *de R\$ 2,77557 para R\$ 2,60831*, representando um *decréscimo de 2,11%* (dois inteiros e onze centésimos por cento).

Efeitos Pré e Pós Arredondamento

Considerando o IRT definitivo de 1,94279, conforme previsão contratual, bem como o efeito conjunto das revisões, do reajuste anual e da aplicação do desconto de reequilíbrio que apresentaram a TBP revisada de R\$ 5,06740, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

Praças P1 e P2:

- **R\$ 2,88842**, representando uma variação positiva de 13,77% (treze inteiros e setenta e sete centésimos por cento) sobre a tarifa reajustada do ano anterior (R\$ 2,53878), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,
- **R\$ 2,90**, representando variação positiva de 16,00% (dezesesseis por cento) sobre a tarifa reajustada do ano anterior (R\$ 2,50), após a aplicação do critério de arredondamento.

Praças P3, P4, P5, P6 e P7:

- **R\$ 5,06740**, representando uma variação positiva de 13,77% (treze inteiros e setenta e sete centésimos por cento) sobre a tarifa reajustada do ano anterior (R\$ 4,45400), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,
- **R\$ 5,10**, representando variação positiva de 13,33% (treze inteiros e trinta e três centésimos por cento) sobre a tarifa reajustada do ano anterior (R\$ 4,50), 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 Contrato de Concessão referente ao Edital nº 001/2008, firmado com a VIABAHIA Concessionária de Rodovias 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, como se vê:

“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 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.”

À vista disso, verificam-se os Ofícios nº 553/2017/SUINF, de 17/11/2017 e nº 050/2018/SUINF, de 25/01/2018 (fls. 178-179 e 328-329, respectivamente), encaminhados 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, em atendimento à Portaria nº 467/2015, foram encaminhados para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil os Ofícios nº 548/2017/SUINF, de 17/11/2017, e nº 051/201/SUINF, de 25/01/2018 (fls. 177-177v. e 330-330v., respectivamente).

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; ”

Assim, 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 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.7, 17, 20, bem como as cláusulas terceira do 1º Termo Aditivo e segunda do 2º Termo Aditivo.

A Procuradoria-Geral Federal junto à ANTT – PF-ANTT, mediante o Parecer nº 02678/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 23/11/2017 (fls. 211-213v.), apresentou a análise jurídica ao processo ora sob análise, incluindo a abordagem referente à incidência da Lei nº 13.103/2015 e a sua regulamentação. Cabe, entretanto, destacar os seguintes trechos:

“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. (...)

(...)

23. Assim, parece-me que a Lei n. 13.103/2015 representa, na hipótese em apreço, o “Fato do Príncipe” aludido pela doutrina como causa do desequilíbrio contratual, visto

que não apenas suprimiu a receita prevista originalmente, como também aumentou a despesa com a manutenção dos pavimentos, ao elevar o limite de peso bruto transmitido por eixo, consoante declarado na Nota Técnica n. 221/2016/GEROR/SUINF (fls. 188/206v.).

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. ”

Posteriormente, por meio da Nota nº 00068/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 24/01/2018 (fls. 320-320v.), a Procuradoria-Geral se manifestou nos seguintes termos:

“2. Assim, considerando que as alterações promovidas envolvem aspectos exclusivamente técnicos, relacionados à metodologia de cálculo para a tarifa de pedágio, bem assim por não ter sido deduzida pela SUINF/ANTT qualquer consulta de natureza jurídica, ratifico a análise anteriormente promovida por seus próprios e jurídicos fundamentos, sobretudo quanto a orientação objeto do item 25 do PARECER N. 02678/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 311/313v.).

3. De qualquer forma, constatei que a alteração do PER envolve a inclusão de investimentos (obra nova de Posto da PRF em Milagres; implantação e instalação de equipamentos e sistemas e rede de fibra ótica), sem que tanto a NOTA TÉCNICA N. 016/2018/GEROR/SUINF (fls. 414/417v.) como a NOTA TÉCNICA N. 002/2018/GEINV/SUINF (fls. 1274/1279v. do Processo Apenso n. 50515.035469/2017-94) tivessem apresentado as justificativas necessárias, sobretudo porque a inclusão de investimentos só poderia ser feita por ocasião da revisão quinquenal, sendo admitida na extraordinária somente quando configurado caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe alheio ao âmbito da ANTT, conforme já orientado pelo PARECER N. 01525/2017/PF-ANTT/PGF/AGU e NOTA N. 01925/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (Anexo), o que demanda a necessidade de retorno dos autos à SUINF/ANTT.

4. Finalmente, tendo em vista as alterações de valores promovidas nas tarifas de pedágio, oriento quanto à necessidade de ser renovada a comunicação do reajuste e das revisões ao Ministério da Fazenda, consoante determina o Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002 (art. 3º, inciso VIII), bem assim ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. ”

Verifica-se que, em 25/01/2018, atendendo à recomendação da Procuradoria, a SUINF encaminhou para os Ministérios da Fazenda – MF e dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC os Ofícios nº 050/2018/SUINF (fls. 328-329) e nº 051/2018/SUINF (fls. 330-330v.), respectivamente, renovando a comunicação acerca do reajuste e das revisões ora tratados.

No que se refere às justificativas necessárias para a inclusão dos investimentos para a implantação da Rede de fibra ótica, a SUINF se manifestou mediante o Memorando nº 049/2018/SUINF, de 25/01/2018 (fls. 338-340):

“7. Ocorre que a implantação do Centro Nacional de Supervisão Operacional – CNSO exige investimentos, seja por meio do Orçamento Geral da união – OGU, seja por meio das receitas decorrentes do pagamento de tarifa de pedágio. Assim a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, está buscando a uniformização da infraestrutura de monitoramento da operação hoje previstas nos contratos de concessão, hoje não uniforme, como a implantação de sistema de câmeras de monitoramento (CFTV) e cabeamento de fibra óptica, para iniciar de fato a implantação do CNSO.

8. No caso específico da ViaBahia, os cabos de fibra ótica implantados pela concessionária estão operando em sua capacidade máxima, não havendo disponibilidade de fibras óticas, ou fibras óticas apagadas, para o atendimento às necessidades do CNSO a ser instalado. Segundo a Concessionária, atualmente todas as fibras óticas do tipo monomodo implantadas já estão acesas e em uso para captação e transmissão de dados do Sistema de Controle de Tráfego e demais equipamentos.

9. Como não existe a obrigação contratual de que a ViaBahia amplie as suas instalações operacionais para o fornecimento de dados à ANTT, tornou-se necessário a implantação de uma nova rede de fibra ótica na rodovia BR-324, entre os municípios de Salvador/BA e Feira de Santana/BA, e na rodovia BR-116, entre o município de Feira de Santana/BA e a Divisa BA/MG.

10. Cabe destacar a receita decorrente da exploração da capacidade excedente dessas fibras ainda poderão ser revertidas à modicidade tarifária em benefício aos usuários, o que também consiste em melhoria do modelo de exploração da faixa de domínio em rodovias federais concedidas.

11. Por outro lado, as câmeras de CFTV atualmente instaladas no trecho concedido à ViaBahia, conforme previsto originalmente no contrato de concessão, não permitem que a monitoração pretendida com a implantação do CNSO possa ser efetivada de forma a abranger todo o trecho. Nesse sentido, consideramos pertinente a inclusão de recursos no Cronograma Financeiro da ViaBahia, com vistas à complementação de investimentos necessários para a substituição dos Call Boxes por CFTV nas BR-324/BA e BR-116/BA.

12. Tendo em vista que a rede de fibra óptica e as câmeras de CFTV visam atender as demandas internas da ANTT e dos usuários, entre as quais o projeto do CNSO, bem como o atendimento ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, no que se refere à necessidade de acesso às imagens de câmeras em tempo real, consideramos não se tratar de investimentos que dependam de uma Revisão Quinquenal para serem realizadas, pois se referem à questões intrínsecas à fiscalização operacional à cargo da ANTT e à fiscalização de tráfego à cargo da PRF, além do atendimento à determinação do TCU contida no ACÓRDÃO 2185/2017 – PLENÁRIO. ” (sic)

Quanto às justificativas para a inclusão da obra nova de Posto da PRF em Milagres, bem como os esclarecimentos acerca do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência da Lei nº 13.103/2015, a SUINF, após instada por esta Diretoria, se pronunciou por meio do Despacho às fls. 342-343 nos seguintes termos:

“Consultada verbalmente, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, vem a esta diretoria se manifestar acerca de dois pontos, quais sejam: a inclusão no Contrato de concessão do Posto da Polícia Rodoviária Federal em Milagres, bem como as questões suscitadas pela Procuradoria Federal Junto à ANTT – PF-ANTT quanto ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato em razão da Lei dos Caminhoneiros.

Sobre o primeiro ponto, informamos que a inclusão do referido posto da Polícia Rodoviária Federal no Contrato de Concessão se deu diante do pedido formulado pela 10ª Superintendência Regional por meio do Ofício n.º 1901/2015-GAB/10ºSRDPRF, de 24 de setembro de 2015, conforme documento anexo.

Quanto ao último ponto, trata de parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT o qual questiona “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)”.

Cabe destacar que há dois processos de Tomada de Contas em curso, tendo como interessadas a Eco101 Concessionária de rodovias S/A, e a Concessionária Triunfo CONCEBRA. Assim, não obstante a rejeição de 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.

Além disso, a questão ora suscitada pela PRG, não trata de mera observância à referida medida cautelar. Trata, na verdade, de definição de qual procedimento a ser adotado, visto que nem mesmo o próprio Tribunal de Contas da União tem adequada clareza

sobre a matéria. Isto porque 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 com base no plano de negócios da concessionária. Esta posição 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. Nesta metodologia, a inclusão de novas obrigações em contratos de concessão prevê a adoção de custos atuais e não daqueles previstos inicialmente nos contratos.

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 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 a leilão.

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 de eventuais ajustes que porventura sejam necessários de acordo com característica do tráfego de cada concessão. ” (sic)

Diante do exposto, verificam-se atendidos, pela SUINF, os questionamentos exarados pela Procuradoria Federal.

Assim, considerando os pronunciamentos da PF-ANTT e da área técnica constantes dos autos, esta DSL entende pela edição de Resolução que autorize a 7ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, o Reajuste e a aplicação do Desconto de Reequilíbrio, conforme dispõe o Contrato de Concessão do Edital 001/2008, firmado com a VIABAHIA Concessionária de Rodovias S.A.

IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto e com base nas manifestações das áreas técnica e jurídica, proponho ao colegiado que delibere por aprovar a 7ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária, o Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da VIABAHIA Concessionária de Rodovias S.A., que alteraram a Tarifa Básica de Pedágio para:

Nas praças P1 e P2:

- **R\$ 2,88842**, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação positiva de 13,77% sobre a tarifa reajustada em 2016 (R\$ 2,53878),

- **R\$ 2,90**, após a aplicação do critério de arredondamento, representando variação positiva de 16,00% sobre a tarifa reajustada em 2016 (R\$ 2,50).

Nas praças P3, P4, P5, P6 e P7:

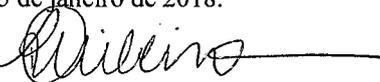
- **R\$ 5,06740**, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação positiva de 13,77% sobre a tarifa reajustada em 2016 (R\$ 4,45400),
- **R\$ 5,10**, após a aplicação do critério de arredondamento, representando variação positiva de 13,33% sobre a tarifa reajustada em 2016 (R\$ 4,50).

Brasília-DF, 25 de janeiro de 2018.


SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor

À Secretaria-Geral (*SEGER*), para prosseguimento.

Em, 25 de janeiro de 2018.

Ass: 

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