

RELATORIA:	DSL
TERMO:	VOTO À DIRETORIA COLEGIADA
NÚMERO:	150/2018
OBJETO:	CONCESSIONÁRIA PONTE RIO-NITERÓI S.A. – ECOPONTE. 2ª REVISÃO ORDINÁRIA, 4ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO – TBP.
ORIGEM:	SUINF
PROCESSO(s):	50505.064344/2017-91, 50500.053408/2018-59 e 50500.401214/2017-93
PROPOSIÇÃO PRG:	PARECER Nº 01066/2018/PF-ANTT/PGF/AGU
PROPOSIÇÃO DSL:	PELA APROVAÇÃO DA 2ª REVISÃO ORDINÁRIA, 4ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E DO REAJUSTE DA TBP.
ENCAMINHAMENTO:	À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

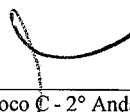
Trata-se de Proposta de Resolução da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza e aprova a 2ª Revisão Ordinária, a 4ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Rodovia BR-101/RJ, no trecho do acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) ao Entroncamento com a rodovia RJ-071 (Linha Vermelha), explorado pela Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE, mediante Contrato de Concessão referente ao Edital nº 001/2015, firmado em 01 de junho de 2015.

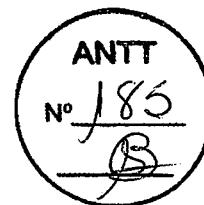
II – DOS FATOS

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 o restabelecimento do equilíbrio tarifário inicial do contrato firmado com a Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias – GEREFE, vinculada à SUINF, mediante a Nota Técnica nº 004/2018/GEREF/SUINF, de 17/05/2018, às fls. 158-175, apresentou a análise da 2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio–TBP da BR-101/RJ, no trecho do acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) ao Entroncamento com a rodovia RJ-071 (Linha Vermelha), consubstanciada nas informações constantes dos seguintes documentos:

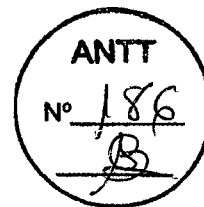
- 1) Carta GAC 00038/18, de 29/08/2017 (fl. 02 do processo nº 50500.053408/2018-59): a Concessionária encaminha documentos referentes à revisão;
- 2) Notas Técnicas nº 009/2018/GEINV/SUINF, de 28/02/2018, e nº 014/2018/GEINV/SUINF, de 30/04/2018 (fls. 199-239 e 521-554, respectivamente, do processo nº 50500.053408/2018-59): análise da GEINV quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER antes da manifestação;
- 3) Memorando nº 13/2018/GEFIR/SUINF, de 16/05/2018 (fls. 140-141 deste processo): propõe a inclusão dos custos decorrentes do Projeto Executivo e Orçamento de Adequação e Regularização das Juntas de Dilatação no contrato;
- 4) Carta EPON-DS 00898/17, de 29/08/2017, e EPON-GAC 00074/18, de 22/01/2018 (fls. 02-02v. e 18-24, respectivamente, do presente processo): a Concessionária ECOPONTE encaminha documentos referentes à revisão ordinária;
- 5) Nota Técnica nº 033/2017/GEINV/SUINF (fls. 05-10 deste processo): GEINV apresenta a proposta de revisão extraordinária da TBP – Controladores e redutores de velocidade;
- 6) Nota Técnica nº 205/2017/GEROR/SUINF (fls. 11-12v. do presente processo): GEROR apresenta a análise da prestação de contas de RDT da ECOPONTE referente ao 2º ano concessão;





- 7) Memorando nº 031/2018/GEFOR/SUINF (fl. 13 deste processo): GEROR informa à GEINV sobre desequilíbrio gerado pelas Instruções Normativas da Receita Federal do Brasil nº 1731/2017 e nº 1768/2017;
- 8) Nota Técnica nº 055/2018/GEROR/SUINF, de 09/03/2018 (fls. 31-35 deste processo): GEROR mensura as receitas extraordinárias auferidas pela ECOPONTE e os custos diretamente associados ao longo do 2º ano concessão;
- 9) Carta EPON-GAC 00319/18, de 29/03/2018 (fl. 64 deste processo): concessionária encaminha resposta ao Parecer Técnico nº 013/2018/GEINV/SUINF sobre a prestação de contas do Programa de Redução de Acidentes realizado no 2º ano de concessão;
- 10) Carta EPON-DS 00320/18, de 29/03/2018 (fls. 67-94 do presente processo): concessionária encaminha proposta complementar de revisão da TBP;
- 11) Memorando nº 037/2018/GEROR/SUINF (fls. 95-95v. deste processo): aborda a incidência do Desconto de Reequilíbrio na TBP;
- 12) Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2017 e Atestado de Regularidade Fiscal da ECOPONTE (fls. 96-102 do presente processo);
- 13) Parecer Técnico nº 014/2018/GEFOR/SUINF (fls. 103-114 do presente processo): analisa do cálculo do Desconto/ Acréscimo de Reequilíbrio da ECOPONTE referente ao 2º ano de concessão;
- 14) Memorando nº 082/2018/GEFOR/SUINF (fls. 115-116 do presente processo): GEFOR informa à GEROR sobre a não objeção quanto à aprovação do reajuste/revisão da ECOPONTE;
- 15) Carta EPON-GAC 00393/18, de 17/04/2018 (fls. 117-121 do presente processo): concessionária complementa a Carta EPON-DS 00320, sobre o processo da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Extraordinária da TBP;
- 16) Ofício nº 205/2018/SUINF, de 07/05/2018 (fls. 136-137): informa à SEAE do Ministério da Fazenda os resultados da análise das 2ª Revisão Ordinária, da 4ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária
- 17) Ofício nº 206/2018/SUINF, de 07/05/2018 (fls. 138-138v.): informa ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil os resultados da análise das 2ª Revisão Ordinária, da 4ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária.

Ato contínuo, a SUINF juntou aos autos o Relatório à Diretoria nº 001/2018/GEREF/SUINF, de 17/05/2018 (fls. 154-156) e a minuta de Resolução (fls. 157-157v.) e os encaminhou à Diretoria para análise e deliberação.



Em 18/05/2018, por meio do Despacho da Chefia de Gabinete acostado à fl. 176, a Procuradoria Federal Junto à ANTT – PF-ANTT foi instada a se manifestar. E assim, nos termos do Parecer nº 01066/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 28/05/2018 (fls. 177-180), aquele órgão jurídico analisou o pleito e concluiu pela possibilidade jurídica da homologação do reajuste e das revisões propostas.

Aos 30 de maio de 2018, os presentes autos foram distribuídos à esta Diretoria DSL, conforme consta no Despacho acostado à fl. 182 do presente processo, oriundo da Chefia de Gabinete da Diretoria-Geral desta Agência.

A seguir serão apresentados os resultados obtidos pela SUINF referentes à 2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária e ao Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da ECOPONTE.

Reajuste

O Contrato de Concessão da ECOPONTE, na subcláusula 17.3, prevê que a Tarifa de Pedágio deverá ser reajustada anualmente para incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA e, conforme a subcláusula 17.3.2, a data base para os reajustes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, no mesmo dia e mês em que este foi realizado. A apuração do IRT é obtida a partir do quociente entre os índices do IPCA dos meses de novembro de 2013 (IPCA₀) e de abril de 2018 (IPCA_i).

Entretanto, considerando que, até a data de fechamento da Nota Técnica nº 004/2018/GEREF/SUINF o número índice de abril de 2018 ainda não tinha sido divulgado, a área técnica fez sua projeção com base nas variações dos últimos três números-índice publicados. Assim, apurou o valor do IRT provisório de acordo com a fórmula abaixo:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{4.961,84}{3.780,61} = 1,31244$$

Considerando o valor do IRT₂₀₁₈ provisório obtido (1,31244), o processo de reajuste indicou o percentual **positivo de 2,61%** (dois inteiros e sessenta e um centésimos percentuais) em relação ao valor do IRT₂₀₁₇ provisório (1,27907).

2ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária

A Revisão Ordinária da TBP é feita anualmente com o objetivo de alterar o valor da TBP pelas regras de revisão previstas na legislação (Art. 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001), Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT (Resoluções ANTT nº 675/2004 e nº 3.651/2011), para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre

os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

Por meio da Resolução ANTT nº 5.757, de 28 de fevereiro de 2018, foi aprovada a 3ª Revisão Extraordinária da TBP – Tarifa Básica de Pedágio da ECOPONTE, que alterou a tarifa de pedágio de R\$ 3,29435 para R\$ 3,31524.

Quanto à revisão tarifária, a 3ª Revisão Ordinária o Contrato de Concessão referente ao Edital nº 001/2015 estabelece que:

“17.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.

17.4.2 O Fator Q terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7.

17.4.3 O Fator Q será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

17.4.4 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

17.4.5 O Fator D será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 21.6 e no Anexo 5.

17.4.6 O Fator X, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

17.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.5.1 E a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.2, quando cabíveis.

17.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

17.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

17.6.2 A Tarifa de Pedágio a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU. ”

Eventos Inseridos nos Fatores Q, X, D e C

Fator Q

Trata da parcela relativa ao Nível de acidentes, de acordo com o Anexo 7, item 1.4, do Contrato de Concessão. Destaca-se que, segundo a SUINF, o indicador relativo ao nível de acidentes já deveria ser aplicado nesta revisão, entretanto, conforme consta no memorando nº 017/2018/GEFOR/SUINF, a GEFOR afirma que *“não há como fornecer, no momento, a informação sobre o valor do Fator Q da MGO com a garantia de que ela represente com fidedignidade a realidade da variação de acidentes do trecho concedido ao longo do tempo, e em comparação a outros trechos concedidos”*.

Dessa maneira, mediante a Nota Técnica nº 004/2018/GEREF/SUINF, a SUINF informa que a aplicação do Fator Q está prejudicada nessa 2ª Revisão Ordinária.

Fator X

Da mesma forma, a subcláusula 17.4.6 do contrato de concessão estabelece que o valor do Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de Concessão e que estes valores serão revistos apenas após o 5º (quinto) ano. Dessa forma, o Fator X também não terá efeito nesta revisão.

Fator D

Quanto aos eventos inseridos no Fator D (aplicação do Desconto de reequilíbrio), por meio do Parecer Técnico nº 014/2018/GEFOR/SUINF, de 19/01/2018 (fls. 103/114), a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR/SUINF informou que nesta revisão o percentual auferido, relativo ao 2º ano de concessão, foi de **0,18719%** (considerando a subtração do valor do “desconto de reequilíbrio” – 0,66619% – pelo valor do “acréscimo de reequilíbrio” – 0,4790%).

A SUINF, destacou que por meio Carta EPON-DS 00320/18, a concessionária pleiteou que o Fator D fosse aplicado somente na tarifa de contrato e não na soma tarifa de contrato e Fluxos de Caixa Marginais. Entretanto, para esta revisão está sendo contemplada a aplicação do Fator D, na tarifa integral (Contrato + FCMs).

Fator C

No que concerne ao Fator C (por meio do qual se revisa a TBP, visando reequilibrar os impactos, negativos ou positivos, sobre as receitas da concessionária, ocorridos no ano concessão imediatamente anterior à data de revisão), o quadro a seguir exhibe os valores dos eventos nele inseridos, bem como os valores dos fatores Q, X e D supramencionados.

▪ **Eventos Inseridos nos Fatores**

Item	Eventos	Variação	
		%	R\$
01	Fator Q	-	-
02	Fator X	-	-
03	Fator D	+ 0,18719%	-
04	Fator C		- R\$ 3.081.389,60
	- Correção do IRT Provisório e Arredondamento		+ R\$ 1.142.887,37
	- Receitas extraordinárias e custos associados		- R\$ 3.261.340,76
	- Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT		- R\$ 432.089,29
	- Segurança no Trânsito: aparelhamento PRF		- R\$ 460.935,38
	- Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes		- R\$ 197.543,74
	- Ajuste do percentual de Eixos suspensos (Lei 13.103/2015)		+ R\$ 127.632,20

Após realizar o Cálculo do Fator C, a SUINF compilou o resultado no quadro a seguir:

▪ **Cálculo Fator C**

Itens	Valor (R\$)
Montante aplicado (Cdt+1)	- R\$ 3.081.389,60
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	- R\$ 3.114.111,98
Fator C anterior (ct)	- R\$ 0,10698
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt)	+ R\$ 29.108.179,62
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-1)	+ R\$ 28.537.431,00
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	+ R\$ 29.504.656,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	+ R\$ 30.504.663,00
Taxa de juros (rt)	13,90%
Fator C (ct+1) (R\$ correntes)	-R\$ 0,09943

Eventos Inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

Em continuidade, a SUINF analisou os itens inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais FCM1 (TIR de 9,43% - criado em 2017, por ocasião da Resolução ANTT nº 5.347, de 24/05/2017) e FCM2 (TIR de 9,95% - criado em 2018, seguindo a Resolução ANTT nº 5.757, de 28/0/2018), que resultaram impactos eventuais sobre a TBP. Tais eventos estão descritos no quadro a seguir.

▪ **Eventos Inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais**

<i>Item</i>	<i>Eventos</i>	<i>Fluxo de Caixa Marginal</i>	<i>Variação (TBP/km)</i>
	Inserção do tráfego real nos FCMs	FCM1	- R\$ 0,00002
		FCM2	- R\$ 0,00029
Alterações do Programa de Exploração da Rodovia (PER)			
	- Remoção de interferências de outras concessionárias de serviços públicos com a obra do Mergulhão	FCM2	+ R\$ 0,01515
	- Operação dos controladores de velocidade na Ponte Rio-Niterói	FCM2	+ R\$ 0,01851
	- Adequação e Regularização das Juntas de Dilatação – Projeto Executivo e Orçamento	FCM2	+ R\$ 0,02121
SUBTOTAL (Tarifa FCM1)			R\$ 0,00158
SUBTOTAL (Tarifa FCM2)			R\$ 0,05458

Atualização da Projeção de Perda de Eixos Suspensos

A SUINF analisou e calculou a perda em razão dos eixos suspensos, isentos pela Lei nº 13.103/15, e nesta 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária, aquela Superintendência atualizou a projeção, utilizando dados de tráfego do 2º ano concessão (período de 01 de junho de 2016 a 31 de maio de 2017), obteve o percentual de 0,3183%.

Ao converter-se este percentual no incremento de recomposição tarifária, apresentou o percentual de **0,3193%**, conforme se verifica por meio da seguinte fórmula:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 0,3183\%) - 1] = 0,3193\%$$

A aplicação deste percentual sobre a TBP de Contrato original, no valor de R\$ 3,28442, resulta na TBP de Contrato a ser considerada nesta revisão, no valor de **R\$ 3,29491**.

Efeito Final das Revisões Ordinária e Extraordinária

Considerando os valores dos itens obtidos pela SUINF inseridos na fórmula a seguir, verifica-se que a 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária apresentam uma TBP de **R\$ 4,29042**:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = TBP_{(\text{Contrato})} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

Onde:

- $TBP (\text{Contrato}) = R\$ 3,29491$ – soma da tarifa de Leilão (R\$ 3,28442) com o valor do equilíbrio decorrente da perda por isenção eixos suspensos (0,3183%);
- $IRT \text{ provisório de } 2018 = 1,31244$;
- $\text{Fator } C = - R\$ 0,09943$;
- $\text{Fator } D = 0,18719\%$;
- $\text{Fatores } X \text{ e } Q = 0 \text{ (zero)}$.

Cálculo das tarifas por praça – 2ª RO, 4ª RE e Reajuste

Tarifa de Pedágio*	Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT provisório	Fator X	Fator C
R\$ 4,29042	R\$ 4,30	TBP FCM1	TBP contrato	0,18719%	0,00	1,31244	0,00	-0,09943
		R\$ 3,29491	R\$ 0,05616					

Comparando-se os valores entre as tarifas da 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária (reajustada em 2017) e os dessa 2ª Revisão Ordinária, 3ª e 4ª Revisão Extraordinária, verifica-se que foram alterados da seguinte forma:

- **De R\$ 4,10673 para R\$ 4,29042**, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação positiva de 4,47% (quatro inteiros e quarenta e sete centésimos percentuais),
- **De R\$ 4,10 para R\$ 4,30**, após a aplicação do critério de arredondamento, representando variação positiva de 4,88% (quatro inteiros e oitenta e oito centésimos percentuais).

III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

Os pleitos apresentados à ANTT pela Concessionária estão baseados nas obrigações contratuais do Poder Concedente, definidas no Contrato de Concessão referente ao referente ao Edital nº 001/2015, firmado com Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE.

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, estabelece como encargo do Poder Concedente a homologação dos reajustes e revisão tarifários nos seguintes termos:

“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; ”

O reajuste anual da tarifa é uma obrigação legal e consiste na recomposição do valor aquisitivo da moeda, deteriorado pela inflação. Neste sentido, os seguintes diplomas legais estabelecem que:

Lei nº 9.069, de 29/06/1995: que dispõe sobre o Plano Real, o Sistema Monetário Nacional, estabelece as regras e condições de emissão do REAL e os critérios para conversão das obrigações para o REAL:

“Art. 70. A partir de 1º de julho de 1994, o reajuste e a revisão dos preços públicos e das tarifas de serviços públicos far-se-ão:

(...)

II - anualmente. ”

Lei nº 10.192, de 14/02/2001: que dispõe sobre medidas complementares ao Plano Real:

“Art. 3º Os contratos em que seja parte órgão ou entidade da Administração Pública direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, serão reajustados ou corrigidos monetariamente de acordo com as disposições desta Lei, e, no que com ela não conflitarem, da Lei no 8.666, de 21 de junho de 1993.

§ 1º A periodicidade anual nos contratos de que trata o caput deste artigo será contada a partir da data limite para apresentação da proposta ou do orçamento a que essa se referir.”

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;”

O Contrato de Concessão possui 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 17.3, 17.4, 17.5 e 17.6.

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, verifica-se que foi encaminhado à Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE do Ministério da Fazenda o Ofício nº 205/2018/SUINF, de 07 de maio de 2018 (fls. 136-137), informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária MGO, em cumprimento ao supracitado normativo.

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

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

Art. 2º As providências administrativas quanto à comunicação ao Ministério dos Transportes ficarão a cargo da Superintendência a que o assunto se refira, devendo os autos dos processos serem instruídos com as cópias das notificações ao Ministério da



Fazenda e ao Ministério dos Transportes, sendo informados os reajustes e revisões de tarifa bem como a data contratual de sua vigência. ”

Diante disso, verifica-se que foi encaminhado o 19) Ofício nº 206/2018/SUINF, de 07 de maio de 2018, para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme é possível verificar mediante cópia acostada às fls. 138-138v. do presente processo.

A Procuradoria-Geral Federal junto à ANTT – PF-ANTT, mediante o Parecer nº Parecer nº 01066/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 28/05/2018 (fls. 177-180), exarou a análise jurídica acerca da proposta de 2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, do qual cabem destaque os seguintes trechos:

“(…)

13. Quanto às revisões da tarifa básica de pedágio, embora as manifestações técnicas constantes dos autos não façam expressa menção sobre inclusões ou supressão de obras e serviços, por cautela oriento no sentido de que eventuais alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, com a inclusão ou supressão de obras e serviços, somente é possível por ocasião da Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão, como já orientado por esta Procuradoria Federal (Vd. PARECER n. 00742/2018/PF-ANTT/PGF/AGU exarado no processo n. 50500.692573/2018-2, e DESPACHO Nº 01768/2018/PFANTT/PGF/AGU, exarado no Processo n. 50500.221571/2017-70), nos termos da Resolução ANTT n. 675, de 04 de agosto de 2004, que disciplina os procedimentos para as Revisões Ordinárias, Extraordinárias e Quinquenais dos Contratos de Concessão Rodoviária Federal.

(…)

20. 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 (Cláusula 17.2.4), nenhum outro benefício ou isenção foi previsto no contrato.

21. 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 transportes 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. Sobre este aspecto, embora não tenha observado nas revisões em apreço referência a alteração dos custos de manutenção do pavimento rodoviário em decorrência do art. 16, da Lei n. 13.103/2015, oriento, por cautela, no sentido de ser adotada, por identidade da matéria, a decisão 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. Assim, parece-me que a Lei n. 13.103/2015 representa, na hipótese em apreço, o “Fato do Príncipe” aludido pelo Contrato e doutrina como causa do desequilíbrio contratual em apreço, visto que não apenas suprimiu a receita prevista originalmente, como também aumentou a despesa com a manutenção do pavimento rodoviário, ao elevar o limite de peso bruto transmitido por eixo.

CONCLUSÃO

27. 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.

28. Dest’arte, tendo em vista 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, observada, se for o caso, as recomendações contidas nos itens 13 e 23 deste Parecer. ” (sic)

Quanto aos esclarecimentos acerca do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência da Lei nº 13.103/2015, a SUINF, após instada verbalmente por esta Diretoria, se pronunciou por meio do Despacho acostado às fls. 342-343 do processo nº 50500.119516/2017-11:

“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.

(...)

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, considerando os pronunciamentos das áreas técnica e jurídicas, esta DSL entende pela aprovação de Resolução que autoriza a 2ª Revisão Ordinária, a 4ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do trecho da Rodovia BR-101 explorado pela Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE .

IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isto posto, e com base nas manifestações das áreas técnica e jurídica, proponho ao colegiado que delibere por aprovar a 2ª Revisão Ordinária, a 4ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Rodovia BR-101/RJ, no trecho do acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) ao Entroncamento com a rodovia RJ-071 (Linha Vermelha), explorado pela



Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE, mediante Contrato de Concessão referente ao Edital nº 001/2015, que alteram os valores da tarifa de pedágio para:

- **R\$ 4,29042**, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação positiva de 4,47% sobre a tarifa reajustada em 2017 (R\$ 4,10673),
- **R\$ 4,30**, após a aplicação do critério de arredondamento, representando variação positiva de 4,88% sobre a tarifa reajustada em 2017 (R\$ 4,10).

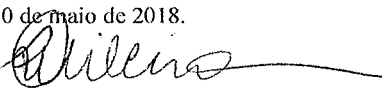
Brasília, 30 de maio de 2018.


SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor

À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 30 de maio de 2018.

Ass:


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