



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO VISTA

RELATORIA: DIRETOR WEBER CILONI - DWE

TERMO: VOTO VISTA À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 002/2019

OBJETO: MSVIA - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A. - 4ª REVISÃO ORDINÁRIA, 6ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO.

ORIGEM: SUINF

PROCESSO (S): 50501.313777/2018-04

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER N. 01365/2019/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DWE: POR APROVAR

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que autoriza e aprova a 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da MSVIA - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A., inicialmente prevista para vigorar a partir de 14 de setembro de 2019, referente à exploração das Rodovias BR-BR-163/MS.

2. DOS FATOS

Em 20/12/2013, a Comissão de Outorga consignou o resultado do julgamento dos documentos de qualificação apresentados pela proponente primeira colocada, conforme consta na Ata de Julgamento dos Documentos de Qualificação da Proponente Primeira Colocada no Leilão do Edital de Concessão nº 005/2013.

Em 12 de março de 2014, a MSVIA - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A, firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente, visando à exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, sendo o prazo de vigência da concessão de 30 (trinta) anos a contar da data de Assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 11 de abril de 2014, com início da cobrança de pedágio a partir da zero hora do dia 14 de setembro de 2015.

Em conformidade com a Lei nº 10.233, de 5.6.2001, tendo em vista o Contrato de Concessão relativo ao Edital 005/2013 assinado entre o Poder Concedente e a Concessionária de Rodovia Sul- Matogrossense S.A., e atendendo ao previsto na Portaria MF n.º 150, de 12 de abril de 2018, e na Portaria DG nº 467 da ANTT, de 21.9.2015, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT deverá autorizar o Reajuste da Tarifa de Pedágio, simultaneamente com a 4ª Revisão Ordinária e a 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, nos termos da Resolução nº 675, de 4.8.2004, nº 1.187, de 9.11.2005 e nº 3.651, de 7.4.2011.

A atualização monetária coincide com o início de cobrança de pedágio que ocorreu no dia 14 de setembro de 2015. O primeiro reajuste implicou um aumento de 25,88% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,25881, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de março (IPCAo) de 2012 e o número índice do IPCA de julho de 2015 (IPCAi), definindo, desse modo, a TBP atualizada.

O contrato de concessão estabelece na subcláusula 18.3, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio - TBP - terá o seu primeiro reajuste na data do início da cobrança de pedágio - no caso, 14 de setembro - que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo IBGE. Assim, mediante o critério contratual serão realizados os próximos reajustes anuais a partir do IRT de julho (dois meses anteriores ao reajuste), ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas na revisão ordinária subsequente.

O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 18.4, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, no Edital, em Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, 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. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

O processo da 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da TBP da MSVIA foi adequadamente instruído pela SUINF, em respeito ao contrato de concessão e às normas da ANTT, obedecendo aos prazos previstos para comunicação prévia aos Ministérios da Economia e da Infraestrutura.

Por meio do Relatório à Diretoria SEI nº 764/2019 (SEI nº1281495), a SUINF apresentou os resultados consolidados das referidas Revisões Ordinária e Extraordinária e do Reajuste Anual da TBP, que reduziram, em média, a tarifa arredondada em 53,94% (cinquenta e três e noventa e quatro centésimos por cento) em relação à aprovada nas revisões e reajuste anual anterior. A SUINF apresentou, também, a possibilidade de aplicação parcial do montante da Conta C no Fator C, cujos resultados reduziram, em média, a tarifa arredondada em 40,42% (quarenta e quarenta e dois centésimos por cento).

O processo foi incluído na pauta da 835ª Reunião de Diretoria, realizada em 12.11.2019, pelo Diretor relator Marcelo Vinaud - DMV, que optou por propor em seu voto que o cálculo das revisões levasse em consideração a aplicação integral do montante da Conta C do Fator C, reduzindo a TBP em 53,94%. Na ocasião, este DWE solicitou vista ao processo.

Com objetivo de colher subsídios para a elaboração deste Voto Vista, foi solicitado a SUINF por meio de Despacho de 20.11.2019 (SEI nº 1986954) o que se segue:

I - Opinar quanto a possibilidade de aplicação do parcelamento do montante da conta C nos termos propostos no Relatório à Diretoria SEI N° 764/2019 (1281495), de forma análoga ao que foi realizado, recentemente, no processo de revisão tarifária da Concessionária MGO (atual ECO050), por ocasião da 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste do ano de 2019;

II - Apresentar novo cálculo de tarifa por praça de pedágio, nas hipóteses de aplicação integral e parcial do Fator C, que exclua todos os percentuais de reequilíbrio aplicados para compensar as possíveis perdas decorrentes do aumento da tolerância máxima de pesagem por eixo de veículos de transporte de carga previsto pela Lei nº 13.103/15, considerando a intenção do DWE de propor a Diretoria que delibere pela não incidência dos efeitos desta Lei no custo de manutenção do pavimento até que estejam concluídos os estudos em desenvolvimento pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Em resposta, a SUINF apresentou por meio de Despacho (SEI nº 2036894), assinada pela Superintendente Substituta em 21.11.2019, as seguintes informações:

Quando a possibilidade de aplicação do parcelamento do montante da Conta C do Fator C, conforme disposto no Relatório à Diretoria SEI nº 764/2019 (1281495), visando evitar grandes oscilações tarifárias, o contrato de concessão dispõe de mecanismo de parcelamento da conta C, e sendo assim, é possível aplicar de forma parcelada a Conta C do Fator C sopesando que, conforme observado na Nota Técnica SEI nº 2916/2019/GEREF/SUINF/DIR1(62848), não poderão ser parcelados os valores referentes aos seguintes eventos de desequilíbrio: verba de Segurança no Trânsito, Verba de RDT, arredondamento da tarifa, atraso no reajuste, e alterações de ISSQN, PIS e COFINS (itens 1.3.1 a 1.3.5 do Anexo 6).

No caso concreto, diferentemente da Concessionária de Rodovias Minas Gerais - Goiás S.A. (antiga Mgo e atual Eco050) que se encontra adimplente com suas obrigações contratuais, considerando que a Concessionária Msvia tem incorrido em diversos descumprimentos contratuais de natureza grave, puníveis com pena de caducidade, principalmente no tocante ao descumprimento dos prazos de obras e desatendimento aos parâmetros de desempenho dos serviços de manutenção, conforme pode ser observado nas análises das Unidades Organizacionais (Uorgs) da Suinf contidas no âmbito do processo nº50500.321642/2019-03, esta Suinf recomenda a aplicação de forma integral em um único ano da Conta C do Fator C.

Já no tocante a metodologia de cálculo dos custos de manutenção do pavimento em decorrência da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015), salientamos que os estudos conduzidos pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) para dimensionar efetivamente os reais impactos negativos no pavimento causados pela aumento do limite de excesso de peso dos caminhões ainda se encontram em andamento, bem como destacamos que a revisão dos cálculos consignada pela Gefir nesta Proposta de Revisão da TBP foram realizadas de forma semelhante para outros Contratos de Concessão e se revestem de caráter provisório, abarcando inclusive as determinações do Tribunal de Contas da União (TCU) contidas, dentre outros, no Acórdão nº 290/2018 - Plenário - TCU, relacionado ao Processo TC nº 012.831/2017.

(...)

Todavia, de modo a atender a demanda apresentada pela Diretoria, apresenta-se abaixo as tabelas contendo as simulações dos cálculos dos impactos tarifário considerando a exclusão do reequilíbrio dos custos do aumento do desgaste do pavimento, para os cenários de aplicação integral e parcelada da Conta C do Fator C:

Tabela 1 - Cálculo da Tarifa por Praça (4ª RO, 6ª RE e Reajuste da TBP) - Aplicação Integral da Conta C no Fator C

| Praças | Revisão proposta 4ªRO* | | Exclusão Pavimento - Lei 13.103/2015** | |
|--------|------------------------|-------|--|-------|
| | Tarifa | Arred | Tarifa | Arred |
| 1 | 2,04256 | 2,00 | 1,96435 | 2,00 |
| 2 | 3,30752 | 3,30 | 3,20048 | 3,20 |
| 3 | 3,33077 | 3,30 | 3,2232 | 3,20 |
| 4 | 3,37821 | 3,40 | 3,26957 | 3,30 |
| 5 | 3,89919 | 3,90 | 3,77867 | 3,80 |
| 6 | 2,70208 | 2,70 | 2,60885 | 2,60 |
| 7 | 2,61478 | 2,60 | 2,52353 | 2,50 |
| 8 | 3,85933 | 3,90 | 3,73972 | 3,70 |
| 9 | 2,55547 | 2,60 | 2,46557 | 2,50 |

* Valor dos custos igual a R\$ 64.717.812,95.

** Valor dos custos igual a zero.

Tabela 2 - Cálculo da Tarifa por Praça (4ª RO, 6ª RE e Reajuste da TBP) - Parcelamento da Conta C no Fator C

| Praças | Revisão proposta 4ªRO* | | Exclusão Pavimento - Lei 13.103/2015** | |
|--------|------------------------|-------|--|-------|
| | Tarifa | Arred | Tarifa | Arred |
| 1 | 2,92684 | 2,90 | 2,84863 | 2,80 |
| 2 | 4,191792 | 4,20 | 4,08476 | 4,10 |
| 3 | 4,215042 | 4,20 | 4,10748 | 4,10 |
| 4 | 4,262489 | 4,30 | 4,15385 | 4,20 |
| 5 | 4,783463 | 4,80 | 4,66295 | 4,70 |
| 6 | 3,586361 | 3,60 | 3,49312 | 3,50 |
| 7 | 3,499058 | 3,50 | 3,40781 | 3,40 |
| 8 | 4,743607 | 4,70 | 4,62400 | 4,60 |
| 9 | 3,439749 | 3,40 | 3,34985 | 3,30 |

* Valor dos custos igual a R\$ 64.717.812,95.

** Valor dos custos igual a zero.

Ainda, com relação a necessidade do reequilíbrio da TBP quando houver um evento unilateral que altere o equilíbrio econômico financeiro inicial, como é o caso em questão, a SUINF destaca o disposto no § 4º do art. 9º da [Lei nº 8.987/1995](#) (Lei das Concessões), in verbis:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

(...)

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração. (grifou-se)

Considerando os argumentos apresentados pela SUINF, que demonstram que "a Concessionária MsVia tem incorrido em diversos descumprimentos contratuais de natureza grave, puníveis com pena de caducidade, principalmente no tocante ao descumprimento dos prazos de obras e desatendimento aos parâmetros de desempenho dos serviços de manutenção", entendo que a aplicação integral do montante da Conta C do Fator C seja, de fato, a forma mais adequada de promover o cálculo de revisão da TBP neste caso.

Com relação aos efeitos do aumento da tolerância máxima de pesagem por eixo de veículos de transporte de carga ("Lei dos Caminhoneiros") nos contratos de concessão de rodovias federais, ressalto, primeiramente, que considero inconsistentes ambas as metodologias de reequilíbrio aplicadas até o momento pela SUINF para compensar as possíveis perdas decorrentes do aumento do custo de manutenção do pavimento. Na ausência de Plano de Negócios, parece distorcida tanto a adoção dos custos do DNIT como parâmetro para a avaliação do impacto financeiro decorrente desta Lei, quanto a utilização dos custos dos Estudos de Viabilidade Técnica e Ambiental (EVTEA) descontados do percentual de "deságio" verificado na proposta econômica do vencedor do Leilão de Concessão.

Todavia, descarto a hipótese de propor a Diretoria Colegiada a exclusão dos percentuais de reequilíbrio dos custos do aumento do desgaste do pavimento até que estejam concluídos os estudos em desenvolvimento pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), uma vez que a Lei de Concessões, conforme no disposto no § 4º do art. 9º da [Lei nº 8.987/1995](#), exige que o Poder Concedente restabeleça o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de forma concomitante à alteração unilateral que gerou o desequilíbrio.

Não obstante, vale destacar que a metodologia utilizada pela SUINF, embora imprecisa, contempla as determinações do Tribunal de Contas da União (TCU) contidas, dentre outros, no Acórdão nº 290/2018 - Plenário - TCU, além de ter sido adotada de forma equânime para outros Contratos de Concessão.

Ademais, como salientou a SUINF, a revisão dos cálculos com base nos parâmetros do EVTEA possui caráter provisório, até que sejam finalizados os estudos conduzidos pela UFRGS para dimensionar, efetivamente, os reais impactos negativos no pavimento causados pelo aumento do limite de excesso de peso dos caminhões. Neste sentido torna-se essencial a conclusão dos estudos conduzidos pela UFRGS, cujos resultados podem demandar revisões extraordinárias não somente na TBP da MsVIAS, como de outros contratos de concessão de rodovias.

Assim sendo, acompanho o voto do diretor relator e proponho a realização da presente revisão tarifária com a **aplicação integral do montante da Conta C do Fator C** e com a **metodologia adotada pela SUINF para cálculo dos custos de manutenção do pavimento em decorrência da "Lei dos Caminhoneiros"**.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isto posto, acompanhando o voto do diretor relator (Voto DMW 257/2019 - Documento SEI Nº1713341), VOTO por APROVAR a 4ª Revisão Ordinária, da 6ª Revisão Extraordinária e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da MSVIA - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A, nos termos da Minuta de Deliberação apresentada no Documento SEI nº 2049588.

Entretanto, recomendo que a Diretoria Colegiada estipule **prazo de 30 dias, prorrogáveis por mais 30 dias**, para que a SUINF apresente a **conclusão dos estudos** conduzidos pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), bem como **avalie, com base nos resultados, a necessidade de propor a realização de uma Revisão Extraordinária** na TBP da MSVIA e nos demais contratos afetados pelo aumento do limite de excesso de peso dos caminhões previsto na Lei nº 13.103/15 ("Lei dos Caminhoneiros").

Brasília, 26 de novembro de 2019.

WEBER CILONI
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **WEBER CILONI, Diretor**, em 26/11/2019, às 18:53, 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 **2036894** e o código CRC **32890B4E**.

Referência: Processo nº 50501.313777/2018-04

SEI nº 2036894

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