

NOTA TÉCNICA Nº J61/GEROR/SUINF/2016

Brasília, 12 de agosto de 2016.

Processo nº: 50500.184779/2016-10

Interessado: Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora/Rio S.A - CON CER

Assunto: Reajuste, 23ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora/Rio S.A. – CON CER.

**1 Objeto**

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 23ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária, e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora/Rio S.A. – CON CER, com data de vigência contratual a partir de 20 de agosto de 2016. Essas revisões são realizadas em decorrência de efeitos econômico-financeiros contemplados pela Resolução ANTT nº 675/2004, incluindo a revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER contemplada pelas Resoluções nº 1.187/2005, nº 3.651/2011, nº 4.075/2013 e nº 4.805/2015.

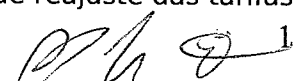
**2 Justificativa**

2. A matéria vem à apreciação desta GEROR em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009.

**3 Histórico**

3. Em 31 de outubro de 1995, a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio S.A., firmou com a União o Contrato de Concessão PG-138/95-00, para a recuperação, a monitoração, o melhoramento, a manutenção, a conservação e a exploração, mediante cobrança de pedágio, da RODOVIA BR 040/MG/RJ, trecho Juiz de Fora–Petrópolis/Rio de Janeiro (Trevo das Missões) e respectivos acessos.

4. O referido contrato estabelece no Capítulo III, Seção IV, Subseção II e seus Termos Aditivos, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio - TBP será reajustado anualmente, na forma da lei, com base na variação ponderada dos índices de custos setoriais relativos aos seus principais componentes de custos, sendo o ciclo anual de reajuste das tarifas



*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

contado a partir do início de cobrança de pedágio – 20 de agosto de 1996, tendo como data base a data de apresentação da proposta de tarifa – 19 de abril de 1995.

5. Por sua vez, o Capítulo III, Seção IV, Subseção III do Contrato estabelece, em resumo, que nos casos previstos em suas cláusulas 64 e 70, serão efetuadas revisões tarifárias com vistas a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado pelas partes, de forma a manter constante a relação entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, expressa no valor da TBP.

6. No Quadro 1 resume-se as principais datas referentes a esta concessão.

**Quadro 1. Datas de Referência do Contrato de Concessão da Rodovia Juiz de Fora-Rio**

Operacionalização do Contrato PG-138/95-00		
Apresentação da Proposta	Assinatura do contrato	Início da concessão
19.4.1995	31.10.1995	1.3.1996
Início da cobrança do pedágio		Término do contrato
20.8.1996		28.2.2021

### 3.1 Reajustes

7. A Construtora Norberto Odebrecht S.A. venceu a licitação para concessão da exploração da RODOVIA BR 040/MG/RJ, trecho Juiz de Fora – Petrópolis/Rio de Janeiro (Trevo das Missões) e respectivos acessos, mediante proposta de tarifa de pedágio no valor de R\$1,91 (um real e noventa e um centavos), apresentada em 19 de abril de 1995.

8. O primeiro reajuste, que coincidiu com o início da cobrança de pedágio, foi autorizado por meio da Portaria MT nº 856 e implicou em aumento de 24,61% sobre a TBP a partir de 20/08/1996, com base no Índice de Reajuste Tarifário – IRT provisório de 1,2461, correspondente à variação dos principais componentes de custos entre a data base de abril de 1995 e agosto de 1996, definindo, desse modo, a TBP reajustada – TBR inicial.

9. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e dos definitivos são compensadas no reajuste subsequente. O Quadro 2 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

Quadro 2. Evolução do Índice de Reajuste Tarifário – IRT

	IRT Provisório	Variação anual do IRT Provisório %	IRT Definitivo	Variação anual do IRT Definitivo %	Variação do IRT Definitivo para o Provisório %
1996	1,24610	24,61	1,23364	23,36	(1,00)
1997	1,31160	5,26	1,32242	7,20	0,82
1998	1,36460	4,04	1,35115	2,17	(0,99)
1999	1,46660	7,47	1,47933	9,49	0,87
2000	1,62639	10,90	1,62639	9,94	0
2001	1,74760	7,45	1,73819	6,87	(0,54)
2002	1,91199	9,41	1,91199	10,00	0
2003	2,18249	14,15	2,20758	15,46	1,15
2004	2,40916	10,39	2,40213	8,81	(0,29)
2005	2,59327	7,64	2,58053	7,43	(0,49)
2006	2,70176	4,18	2,69730	4,53	(0,16)
2007	2,79111	3,31	2,78455	3,23	(0,23)
2008	3,02220	8,28	3,01023	8,10	(0,40)
2009	3,08605	2,11	3,08604	2,52	0
2010	3,23309	4,76	3,23016	4,67	(0,09)
2011	3,36386	4,04	3,33269	3,17	(0,93)
2012	3,49650	3,94	3,49650	4,92	0
2013	3,73062	6,70%	3,73062	6,70	0
2014	3,97398	6,52%	3,97398	6,52	0
2015	4,32745	8,89%	4,32745	8,89%	0

### 3.2 Revisões e Adequações


10. Nos termos do Contrato de Concessão PG-138/95-00, já foram efetuadas 22 Revisões Tarifárias ordinárias; as oito primeiras realizadas sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, e as seguintes por esta Agência.

11. Além dessas Revisões, ao longo do período de concessão incorrido, o Contrato foi submetido a quatro Adequações, procedimento que não implica em alterações no valor de sua TBP.

12. O Quadro 3 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objetivo de cada uma dessas modificações, decorrentes de revisões e adequações.

Quadro 3. Revisões e Adequações no Contrato da CON CER

Revisão ou Adequação	Aprovação	Início da Cobrança	Alteração da Tarifa	Alterações Principais (resumo)
Proposta	Abr/95		R\$ 1,91	
Revisão 1	21.8.1997	22.8.1997	R\$ 2,20 14,93%	Desativação do posto 4 e redução da verba de fiscalização em 30% de Agosto/97 a Maio/99. <u>Processo 51100.001002/97-34</u> Portaria MT Nº 369/97



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

Adequação 1	Setembro de 1998	1.9.1998	Não	Ajustes no cronograma físico do PER – utilização dos recursos de ISSQN (96 e 97) em Cotegipe/MG. <u>Processo 51100.009832/97-55</u>
Adequação 2	Julho de 1999	8.7.1999	Não	Inclusão de obras não previstas no PER, recuperação da estrada de CODIN (Duque de Caxias) com recursos ISSQN (98). <u>Processo 51100.001848/99-38</u>
Revisão 2	17.8.1999	19.8.1999	R\$ 2,07 -5,63%	Exclusão do ISSQN <u>Processo 51100.010628/99-58</u> Portaria MT Nº 278/99.
Revisão 3	22.12.1999	26.12.1999	R\$ 2,09 1,00%	Aumento da alíquota do COFINS de 2% para 3%. <u>Processo 51.100.006697/99-67</u> Portaria MT Nº 470/99
Revisão 4	30.12.1999 28.1.2000 24.2.2000 27.4.2000	1.1.2000	R\$ 2,25 7,66%	Reinclusão do ISSQN e redução dos multiplicadores das categorias 3 e 5. <u>Processo 51100.012444/99-96</u> Portaria MT Nº 961/99. Portaria MT Nº 047/00. Portaria MT Nº 164/00. Portaria MT Nº 369/00.
Adequação 3	Maio de 2000	18.5.2000	Não	Redução da verba de fiscalização por atraso na concessão de reajuste tarifário. <u>Processo 51100.004513/00-67</u>
Revisão 5	31.5.2000	1.6.2000	R\$ 2,25 -0,24%	Exclusão de ISSQN de Juiz de Fora. <u>Processo 51.100.012444/99-96</u> Portaria MT Nº 558/00.
Adequação 4	Junho de 2000	19.6.2000	Não	Reprogramação do PER, exclusão da obra CODIN, redução da verba de fiscalização, inclusão da rede de fibra ótica e postergação das obras da subida da serra. <u>Processo 51100.004513/00-67</u>
Revisão 6	28.12.2000	22.8.2000	R\$ 2,24 -0,25%	Exclusão da CPMF. <u>Processo 51100.008657/00-36</u> Portaria MT Nº 454/00.
Revisão 7	28.12.2000	1.1.2001	R\$ 2,25 0,25%	Inclusão de ISSQN de Juiz de Fora. Portaria 454/2000 <u>Processo 51100.013236/00-27</u> Portaria MT Nº 454/00.
Revisão 8	27.9.2001	29.9.2001	R\$ 2,36 5,20%	Duplicação da Pista Simples, km 771 a km 808. <u>Processo 51100.008318/01-31</u> Portaria MT Nº 354/01.

**ANTT**AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

Revisão 9	10.10.2002	15.10.2002	R\$ 2,48 5,01%	Retirada ISSQN, Decisão 567 TCU, atrasos reajustes 2000 e 2001 – todos os efeitos em 12 meses. <u>Processo 50500.002217/2002-61</u> Resolução ANTT nº 102/02
Revisão 10	19.9.2003	23.9.2003	R\$ 2,54 -3,86%	Inexecuções PER e demais efeitos econômico-financeiros. <u>Processo 50500.109904/2003-37</u> Resolução ANTT nº 305/03
Revisão 11	17.8.2004	20.8.2004	R\$ 2,51 -1,05%	Acórdão nº 168/2004TCU, repasse à modicidade tarifária das receitas alternativas, RDT, ISSQN Matias Barbosa e inexecuções do PER. <u>Processo 50500.001189/2004-40</u> Resolução ANTT nº 699/04
Revisão 12	30.8.2005	3.9.2005	R\$ 2,48	Repasse à modicidade tarifária das receitas alternativas, RDT, correções nos valores de ISSQN, alterações das alíquotas de PIS e COFINS e alterações no PER.
			-1,13%	<u>Processo 50500.046144/2005-62</u> Resolução ANTT nº 1.101/05
Revisão 13	17.8.2006	20.8.2006	R\$ 2,37 -4,31%	Implementação da determinação Acórdão 1.316/TCU-Plenário e repasse à modicidade tarifária das receitas alternativas, RDT e alterações no PER. <u>Processo 50500.045472/2006-22</u> Resolução ANTT nº 1.576/06
Revisão 14	5.9.2007	7.9.2007	R\$ 2,39 0,50%	Revisão ordinária prevista na Res. ANTT 675/04 com alterações no PER. <u>Processo 50500.045472/2006-22</u> Resolução ANTT nº 2.268/07
Revisão 15	19.8.2008	20.8.2008	R\$ 2,37	Revisão ordinária prevista na Res. ANTT 675/04 com alterações no PER.
			-0,82%	<u>Processo 50500.027458/2009-90</u> Resolução ANTT nº 2.856/08
Revisão 16	26.8.2009	28.8.2009	R\$ 2,42	Revisão ordinária prevista na Res. ANTT 675/04 com alterações no PER.
			4,17%	<u>Processo 50500.027458/2009-90</u> Resolução ANTT nº 3.224/09
Revisão 17 e 1ª Revisão Extraordinária	27.8.2010	03.9.2010	R\$ 2,37 -1,86%	<u>Processo 50500.021263/2010-70</u> Resolução ANTT nº 3.568/10
Revisão 18 e 2ª Revisão Extraordinária	10.8.2011	20.08.2011	R\$ 2,39 0,64	<u>Processo 50505.011141/2011-14</u> Resolução ANTT nº 3.704/11

Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

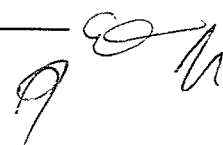
Revisão 19 e 3ª Revisão Extraordinária	14.08.2012	20.08.2012	R\$ 2,28 -4,47%	Processo 50500.046313/2012-93 Resolução ANTT nº 3.876/12
Revisão 20 e 4ª Revisão Extraordinária	05.08.2013	20.08.2013	R\$ 2,15 -5,74%	Processo 50500.104227/2013-93 Resolução ANTT nº 4.157/13
5ª Revisão Extraordinária	11.08.2014	20.08.2014	R\$ 2,26361 +5,29%	Processo: 50500.064054/2014-44 Resolução: 4.367/2014
21ª Revisão Ordinária 6ª Revisão Extraordinária	07.08.2014	20.08.2014	R\$ 2,26224 -0,06%	Processos: 50500.029019/2014-89 e 50505.009626/2014-82 Resolução: 4.369/2014
7ª Revisão Extraordinária	19.11.2014	20.08.2015	R\$ 2,28990 +1,22%	Processo: 50505.175702/2013-66 Resolução: 4.493/2014
8ª Revisão Extraordinária	01.04.2015	20.08.2015	R\$ 2,42635 +5,96%	Processo: 50500.016957/2015-08 Resolução: 4.654/2015
22ª Revisão Ordinária 9ª Revisão Extraordinária	19.08.2015	20.08.2015	R\$ 2,583825 +14,22%	Processo: 50505.041141/2015-64 Resolução: 4.805/2015

**3.3 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS (1995-2015)**

13. A evolução da Tarifa Básica de Pedágio Reajustada TBR e da TBP, decorre da variação anual da primeira, por ocasião do reajuste, e da variação da segunda, quando ocorre uma revisão. O Quadro 4 demonstra tal variação ao longo do período vigente da concessão.

**Quadro 4. Evolução da Tarifa de Pedágio**

DATA*	TBP	Variação (%)	TBR	Variação (%)
19.4.1995	1,91	-	-	-
20.8.1996	1,91	-	2,38	24,61
22.8.1997	2,20	14,93	2,60	9,24
22.2.1998	2,20	-	2,90	11,54
24.8.1998	2,20	-	3,00	3,45
19.8.1999	2,07	-5,63	2,80	-6,67
26.12.1999	2,09	1,00	3,10	10,71
1.1.2000	2,25	7,66	3,30	6,45
1.6.2000	2,25	-0,24	3,30	-
22.8.2000	2,24	-0,25	3,70	12,12
1.1.2001	2,25	0,34	3,70	-
29.9.2001	2,36	5,11	4,10	10,81
15.10.2002	2,48	5,01	4,70	14,63
23.9.2003	2,54	2,19	5,50	17,02
20.11.2003	2,54	-	5,80	5,45
28.11.2003	2,54	-	5,50	-5,17
20.8.2004	2,51	-1,05	6,00	9,09
3.9.2005	2,48	-1,13	6,40	6,67



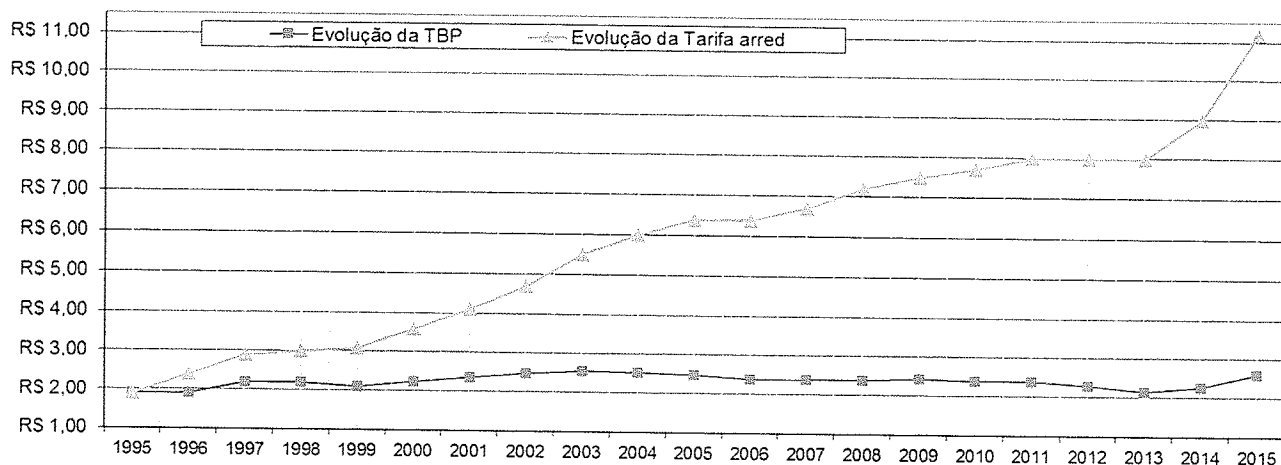
*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

20.8.2006	2,37	-4,31	6,40	-
7.9.2007	2,39	0,50	6,70	4,69
20.8.2008	2,37	-0,82	7,20	7,46
20.8.2009	2,42	2,16	7,50	4,17
3.9.2010	2,37	-1,89	7,70	2,67
20.8.2011	2,39	0,64	8,00	3,90
20.8.2012	2,28	-4,47	8,00	-
20.8.2013	2,15	-5,74	8,00	-
20.8.2014	2,26	+5,23	9,00	12,50
20.8.2015	2,58	+14,22	11,20	24,44

\* Data de vigência para o usuário da alteração tarifária.

14. No gráfico a seguir observa-se a evolução da TBP resultante das revisões e da TBR decorrente dos reajustes e do critério de arredondamento.

**Gráfico1 - Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Reajustada**



*Handwritten signature*

4 Análise

15. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica.

4.1 REAJUSTE

4.1.1 DOS DISPOSITIVOS LEGAIS APLICÁVEIS PARA A CONCESSÃO DE REAJUSTE

16. Conforme previsto na cláusula sétima do 11º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão:

*“Ficam incluídas no contrato de concessão as cláusulas 53.1 e 53.2 no CAPÍTULO II – DO REGIME JURÍDICO DA CONCESSÃO, Seção IV – Do Sistema Tarifário, Subseção II – Do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, com a seguinte redação:*

*53.1 A Tarifa Básica de pedágio será reajustada anualmente pelo produto do valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP na data base, pelo Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT.*

*53.2 A partir do reajuste de 2012, o Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT será calculado, conforme a fórmula a seguir:*

$$IRT_i = IRT_{2011} * \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$$

Onde:

*IRT<sub>2011</sub> – Índice de Reajustamento de Tarifa do ano de 2011, calculado com os índices definitivos publicados pela Fundação Getúlio Vargas – FGV;*

*IPCA<sub>0</sub> – IPCA de dois meses anteriores à data de aniversário do reajuste de 2011 (Número Índice do IPCA do mês de junho de 2011);*

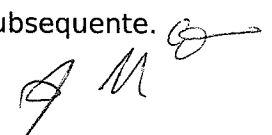
*IPCA<sub>i</sub> – IPCA de dois meses anteriores à data de aniversário de reajuste da TBP no Ano “i” (Número Índice do IPCA do mês de junho do Ano “i”).”*

17. Na hipótese de não serem publicados os números índices do IPCA a tempo de serem utilizados nas revisões anuais, projetar-se-á o IRT PROVISÓRIO.

18. A esse respeito é estabelecido na Resolução ANTT nº. 675/2004:

*“Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos índices publicados.”*

19. Ressalta-se que eventuais ganhos ou perdas financeiras decorrentes da utilização do IRT PROVISÓRIO são, automaticamente, compensados na revisão anual subsequente.





4.1.2 **ÍNDICE DE REAJUSTE TARIFÁRIO – IRT DE 2014**

20. Em função dessas disposições, procede-se ao cálculo do IRT de 2016:

$$IRT_{2016} = 3,33269 * \frac{4.691,59}{3.319,55} = 4,71016$$

21. Portanto, o Índice de Reajuste Tarifário – IRT, a ser considerado no processo de reajuste de 2016, é de 4,71016 e de caráter definitivo, implicando em variação de 8,84% em relação ao ano de 2015.

22. Feito o cálculo do IRT definitivo conforme rege a cláusula sétima do 11º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, esse será adotado para o cálculo da Tarifa Básica Reajustada – TBR, a vigorar a partir de 20 de agosto de 2016, porém sobre a TBP que será obtida após as análises das revisões, apresentadas em sequência.

4.2 **23ª REVISÃO ORDINÁRIA – 23ª RO**

23. Em observância ao Capítulo III, Seção IV, Subseção III do Contrato de Concessão PG-138/95-00 e seus aditivos, bem como ao preconizado no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 5.6.2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, e em observação ao pleito da concessionária, procedeu-se à revisão da TBP.

24. Para a realização da 23ª revisão ordinária, foram consideradas as informações constantes das Notas Técnicas nº 013/2016/GEINV/SUINF, de 18/05/2016, e nº 025/2016/GEINV/SUINF, de 22/07/2016, que discriminam as inexecuções, reprogramações e inclusão de novos investimentos e serviços constantes do Programa de Exploração da Rodovia – PER; da Nota Técnica nº 078/2016/GEROR/SUINF a respeito da aplicação de Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico na área de engenharia rodoviária; e da Nota Técnica nº 147/2016/GEROR/SUINF, a respeito da apuração das receitas alternativas.

25. Os pleitos da concessionária foram apresentados através das cartas PRE-CA-039/16, de 19 de abril de 2016, (protocolo nº 50505.042929/2016-79) e PRE-CA-068/16, de 30 de junho de 2016 (protocolo nº 50505.070440/2016-97).

26. As ações decorrentes da 23ª REVISÃO ORDINÁRIA foram processadas tanto no Fluxo de Caixa Original – FCO quanto no Fluxo de Caixa Marginal – FCM da concessão, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato.

27. Ressalte-se que todas as percentagens de variação da TBP a serem citadas terão como referência a TBP resultante da 22ª REVISÃO ORDINÁRIA e 9ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, aprovada por meio da resolução nº 4.805/2015, de 19 de agosto de 2015, no valor de R\$ 2,58382.



**4.2.1 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL – FCO**

28. Abaixo estão elencados os eventos da 23ª RO que foram tratados no fluxo de caixa original – FCO.

**4.2.1.1 CORREÇÃO DAS DISTORÇÕES DECORRENTES DA UTILIZAÇÃO DO IRT PROVISÓRIO E DO ARREDONDAMENTO DE TARIFAS, ATRASO, REDUÇÃO TARIFÁRIA POR LIMINAR**

**4.2.1.1.1 Correção das distorções decorrentes da utilização do IRT provisório e do arredondamento de tarifas**

29. Evento que visa compensar as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e/ou da utilização do IRT provisório no ano anterior.

30. Essa correção realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada, do IRT definitivo e do cálculo da TBP efetivamente praticada no período, no quadro de ponderação de tarifas (Quadro 2.2.2 – TARIFA BASE PARA IRT da planilha “BASE”), definida pelo quociente entre o valor da tarifa praticada e o valor do IRT definitivo, sendo compensadas as distorções decorrentes da aplicação do IRT provisório (quando for o caso) e da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2015.

31. Este ajuste implicou em uma redução na TBP, com variação negativa de 0,029%.

**4.2.1.1.2 Atraso de 1 (hum) dia na vigência do reajuste de 2015**

32. A concessionária apresentou pleito de reequilíbrio através da carta PRE-CA-068/16, de 30 de junho de 2016, em função de:

*“Atraso de 1 (hum) dia na vigência do reajuste e revisão das tarifas que deveriam ocorrer em 20/08/2015 e que só ocorreram em 21/08/2015 devido ao atraso da ANTT na aprovação das novas tarifas de pedágio.”*

33. O atraso de 1 dia não foi considerado nesta revisão, uma vez que a Resolução nº 4.805, de 19 de agosto de 2015, que aprovou a 22ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, e que permite à CONCER cobrar as novas tarifas, foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 20/08/2016 (data anual do reajuste da CONCER), e não em 21/08/2015, conforme argumentado pela concessionária

**4.2.1.1.3 Redução das Tarifas por Liminar Judicial em 2015**

34. A concessionária apresentou pleito de reequilíbrio através da carta PRE-CA-068/16, de 30 de junho de 2016, em função de redução da tarifa de R\$ 9,00 para R\$ 8,00, entre 14 de maio de 2015 a 28 de maio de 2015, devido antecipação de tutela pela Juíza da 1ª Vara

*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

Federal de Petrópolis dentro do Processo nº 0032657-83-2015.4.02.5106 (2015.51.06.032657-9).

35. O reequilíbrio foi efetuado na aba base, no Quadro 2.2.2 Tarifa base para IRT (linhas 136 e 137) e Quadro 2.2.3 Tarifa base para IRT (linha 185 e 186), considerando que entre 14 de maio de 2015 a 28 de maio de 2015, a tarifa praticada no FCO foi de 7,76978 (97,12% x R\$ 8,00) e o IRT definitivo de 3,97398, gerando uma tarifa a Preços iniciais de 1,95516. Apresenta-se a seguir quadro resumo com as informações inseridas no FCO.

**Quadro 5. Resumo tarifas ano concessão 20**

Ano concessão 20	Data de Início	Data de Fim	Tarifa Homologada FCO PI	Tarifa Praticada FCO PC	IRT definitivo	Tarifa Praticada FCO PI
Período 1	01/01/2015	13/05/2015	2,19714	8,74100	3,97398	2,19956
Período 2	14/05/2015	28/05/2015	2,19714	7,76978	3,97398	1,95516
Período 3	29/05/2015	19/08/2015	2,19714	8,74100	3,97398	2,19956
Período 4	20/08/2015	31/12/2015	2,38610	10,34294	4,32745	2,39008

36. Este ajuste implicou em um acréscimo na TBP, com variação positiva de 0,075%.

#### 4.2.1.2 RECEITAS ALTERNATIVAS

37. Item de revisão ordinária (preconizado na Resolução ANTT nº 675/2004) e também integrante do pleito da concessionária. O repasse à modicidade das receitas alternativas foi regulamentado em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14.2.2008, onde ficou estabelecido:

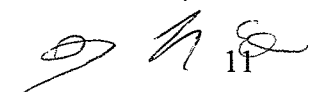
*“Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.”*

*(...)*

*§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.*

38. Com base na Nota Técnica nº 147/2016/GEROR/SUINF, foram computados no cálculo da TBP da Concessionária as receitas alternativas auferidas em 2015, não foram reconhecidos os custos diretamente associados ao Contrato de Receita Extraordinária. O parágrafo 5º da Nota Técnica nº 147/2016/GEROR/SUINF, apresenta justificativa para o não reconhecimento desses custos:

*“5 Foram encontrados Custos, mas estes encontram-se na Conta 4.1.1, que representa os Custos de Pedágio. No Balancete referente ao mês de Dezembro de 2015 na Conta 4.2.1, que corresponde aos Custos Associados à Receita extraordinária, não foram contabilizados nenhum tipo de Custo. Desta forma, não*



*consideramos os Custos associados apresentados, visto que os Custos de Administração não devem fazer parte desse levantamento."*

39. Assim, foram feitos os lançamento das receitas extraordinárias no FCO, aba "BASE", item 2.4.1. Esse procedimento resultou em uma variação negativa de 0,292% na TBP.

#### 4.2.1.3 APLICAÇÃO DOS RECURSOS PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO (RDT)

40. Item de revisão ordinária, em atendimento ao preconizado no Art. 12 da Resolução ANTT nº 483, de 24 de março de 2004 e com base na Nota Técnica nº 078/2016/GEROR/SUINF, que analisou informações físicas e financeiras dos projetos desenvolvidos no ano de 2015.

41. Esta alteração é feita na aba "Base" da planilha FCO, no item 2.10 "Não aplicação de RDT", na coluna referente ao 20º ano de concessão. Promovido o reequilíbrio, este ajuste provocou impacto negativo de 0,110% na TBP.

#### 4.2.1.4 INEXEÇÕES DO PER

42. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da Concessionária, conforme Notas Técnicas nº 012/2016/GEINV/SUINF e nº 025/2016/GEINV/SUINF foram consideradas alterações no cronograma de obras e serviços da CONCOR.

43. As inexecuções do PER apuradas foram lançadas na aba "BASE" da planilha FCO, para cada item correspondente.

44. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações inseridas no Fluxo de Caixa Original – FCO resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme apresentado no quadro 5.

Quadro 6. Impacto na TBP de itens de inexecução no PER

ITENS REVISADOS	VARIAÇÃO %
<b>RECUPERAÇÃO DA RODOVIA</b>	
Inexecução no item 2.4 do PER- Recuperação das Obras-de-Arte Especiais	-0,009%
Inexecução no item 2.5 do PER – Alargamento das Obras-de-Arte Especiais	-0,102%
<b>MELHORAMENTOS DA RODOVIA</b>	
Inexecução no item 6.1.6 – Obras em Pontes, Viadutos e Passarelas	-1,849%
Inexecução no item 6.5 – Nova Subida da Serra	-0,450%
Inexecução no item 6.14 – Acesso ao Ceasa e Acesso a Salvaterra	-0,075%
Inexecução no item 6.15 – Obras Adicionais à Segurança Viária	-0,450%
<b>SUBTOTAL INEXEÇÕES - FCO</b>	<b>-2,53%</b>

45. O resultado consolidado das inexecuções no PER, processadas no FCO e elencadas no quadro acima, reduz a TBP com variação percentual negativa de 2,53%.

46. A totalidade dos itens lançados no Fluxo de Caixa Original – FCO durante a 23ª Revisão Ordinária resultou em decréscimo de 2,96% (dois inteiros e noventa e seis milésimos por cento).

#### 4.2.2 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL– FCM

##### 4.2.2.1 SUBSTITUIÇÃO DO VOLUME DE TRÁFEGO PROJETADO PELO REAL

47. Em atendimento ao que dispõe a Resolução nº 3.651/11 no que diz respeito aos valores de tráfego a serem praticados no Fluxo de Caixa Marginal, no decurso da 23ª Revisão Ordinária foram promovidas as alterações previstas para o ano de 2015 com base nos dados de tráfego encaminhados pela concessionária por meio de correio eletrônico.

48. Os artigos 4º e 5º da resolução nº 3.651/11 tratam dos ajustes dos valores de tráfego lançados no FCM. Em atendimento, foram substituídos no FCM os valores de tráfego projetados na proposta pelos valores de tráfego reais apurados pela concessionária. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

49. Procedeu-se, assim, à atualização do tráfego real equivalente para o ano concessão 20 (2015), realizada na aba “TRÁFEGO REAL” da planilha do FCM. Considerando o quantitativo de veículos equivalentes de 11.888.655 para a praça P1, 7.460.399 para a praça P2 e 7.688.619 para a Praça P3. Os dados foram retirados do RETOFF a partir do VDM informado multiplicado pela quantidade de dias do ano.

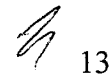
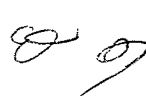
50. O tráfego dos anos 21 a 26 foram projetados a partir do tráfego real do ano 20, com base na taxa de crescimento do tráfego do Fluxo de Caixa Original.

51. O efeito decorrente das atualizações valores de tráfego resultou em uma variação positiva de 0,788% na TBP.

##### 4.2.2.2 CORREÇÃO DAS DISTORÇÕES DECORRENTES DA UTILIZAÇÃO DO IRT PROVISÓRIO E ARREDONDAMENTO DE TARIFAS E REDUÇÃO DE TARIFAS POR LIMINAR

###### 4.2.2.2.1 Correção das distorções decorrentes da utilização do IRT provisório e do arredondamento de tarifas

52. Evento que visa compensar as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e/ou da utilização do IRT provisório no ano anterior. Essa atualização realiza-se por meio da inserção, na aba BASE, no quadro TARIFA BASE PARA IRT, da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo utilizado no ano de 2015.



53. Este ajuste no FCM implicou em uma variação negativa da TBP de 0,002%.

#### 4.2.2.2.2 Redução das Tarifas por Liminar Judicial em 2015

54. A concessionária apresentou pleito de reequilíbrio através da carta PRE-CA-068/16, de 30 de junho de 2016, em função de redução da tarifa de R\$ 9,00 para R\$ 8,00, entre 14 de maio de 2015 a 28 de maio de 2015, devido antecipação de tutela pela Juíza da 1ª Vara Federal de Petrópolis dentro do Processo nº 0032657-83-2015.4.02.5106 (2015.51.06.032657-9).

55. O reequilíbrio foi efetuado na aba base do FCM, no Quadro 2.2.2 Tarifa base para IRT (linhas 131 e 132) e Quadro 2.2.3 Tarifa base para IRT (linha 179 e 180), considerando que entre 14 de maio de 2015 a 28 de maio de 2015, a tarifa praticada no FCM foi de 0,23022 (2,87% x R\$ 8,00) e o IRT definitivo de 3,97398, gerando uma tarifa a Preços iniciais de 0,05793. Apresenta-se a seguir quadro resumo com as informações inseridas no FCM.

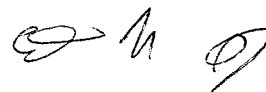
**Quadro 7. Resumo tarifas ano concessão 20**

Ano concessão 20	Data de Início	Data de Fim	Tarifa Homologada FCM PI	Tarifa Praticada FCM PC	IRT definitivo	Tarifa Praticada FCM PI
Período 1	01/01/2015	13/05/2015	0,06510	0,25900	3,97398	0,06517
Período 2	14/05/2015	28/05/2015	0,06510	0,23022	3,97398	0,05793
Período 3	29/05/2015	19/08/2015	0,06510	0,25900	3,97398	0,06517
Período 4	20/08/2015	31/12/2015	0,19772	0,85706	4,32745	0,19805

56. Este ajuste implicou em um acréscimo na TBP, com variação positiva de 0,002%.

#### 4.2.2.3 INEXEÇÕES NO PER E NÃO UTILIZAÇÃO DE VERBA.

57. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro das inexecuções e da não utilização de verba inseridas no Fluxo de Caixa Marginal – FCM resulta, na ordem apresentada, nos impactos relativos de cada item do PER, conforme Quadro 8.



*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias***Quadro 8. Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER no FCM**

ITENS REVISADOS	VARIAÇÃO %
<b>MELHORAMENTOS DA RODOVIA</b>	
Item 6.15 – Obras adicionais à segurança	-0,006%
Item 7.8 – Sistema Wi Fi na Rodovia	0,012%
<b>OPERAÇÃO DA RODOVIA</b>	
Item 7.6 - Não Utilização de Verba Destinada ao Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF	-0,003%
Item 7.8.2 - Manutenção dos veículos para fiscalização ANTT	-0,002%
<b>SUBTOTAL - FCM</b>	<b>0,002%</b>

58. O resultado consolidado dos impactos dos itens elencados no quadro acima, aumenta a TBP com variação percentual positiva de 0,002%.

#### 4.2.3 EFEITO FINAL DA 23ª REVISÃO ORDINÁRIA

59. O efeito final de todos os itens da 23ª REVISÃO ORDINÁRIA altera a TBP vigente no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 2,58382 para R\$ 2,52966 com uma variação percentual representando um decréscimo de 2,10% (dois inteiros e dez centésimos por cento).

#### 4.3 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

60. Em observância ao Capítulo VI, Artigo 23, parágrafo III da Resolução ANTT nº. 1.187/2005, bem como ao preconizado no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001 e nas Resoluções ANTT nº 3.651/2004 e 4.075/2013, e em observação ao pleito da Concessionária procedeu-se à 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato.

61. Para a realização da 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, foram consideradas as informações constantes das Notas Técnicas nº 013/2016/GEINV/SUINF, de 18/05/2016, nº 025/2016/GEINV/SUINF, de 22/07/2016, nº 026/2016/GEINV/SUINF, de 05/08/2016, que discriminam as inexecuções, reprogramações e inclusão de novos investimentos e serviços constantes do Programa de Exploração da Rodovia – PER; e dos Parecer Técnicos nº 291/2016/GEROR/SUINF, de 26/07/2016, e nº 027/2016/GEROR/SUINF, de 13/07/2016, que tratam da auditoria das isenções da praça de pedágio do Km 816 (Praça P3) e do km 45 (Praça P2).

62. Assim como foi feito na 23ª REVISÃO ORDINÁRIA, a 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA também utilizou tanto o Fluxo de Caixa Original - FCO, quanto o Fluxo de Caixa Marginal - FCM para o restabelecimento do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão. Os eventos inseridos em cada um deles, bem como seus efeitos, são demonstrados abaixo.

**4.3.1 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL – FCO**

**4.3.1.1 ALTERAÇÕES NO PER DECORRENTES DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**

63. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme as referidas notas técnicas, foi efetuada alteração do cronograma físico-financeiro referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER vigente. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme Quadro 9.

**Quadro 9. Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER**

Itens Revisados	Variação %
Item 2.4 - Recuperação das obras de artes especiais	-0,038%
Item 2.5 - Alargamento das obras de artes especiais	-0,706%
Item 6.15 – Obras adicionais à segurança	-0,009%
Item 6.20 – Adequação Geométrica entre a Ponte sobre o Rio Meriti e a Avenida Brasil	2,389%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,636%</b>

64. O resultado consolidado das alterações no PER inseridas no FCO aumenta a TBP com variação percentual positiva de 1,636% .

**4.3.1.2 AJUSTE DO PERCENTUAL DE PERDA DE RECEITA DEVIDO À ENTRADA EM VIGOR DA LEI 13.103 E DO DECRETO Nº 8.433 – ISENÇÃO DE PEDÁGIO PARA VEÍCULOS COM EIXOS SUSPENSOS**

65. Na 22ª Revisão ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 20/08/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros). O artigo 17 da referida Lei estabelece que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.”

66. Foi considerada, na revisão anterior, uma projeção de perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos de 2,78% na Praça P1, 4,87% na Praça P2 e 5,08% na Praça P3, conforme análise realizada pela Nota Técnica nº 117/2015/GEROR/SUINF. O procedimento de reequilíbrio consistiu em deduzir esse percentual do tráfego das praças de pedágio para cada ano, a partir da data de vigência da Lei, em 17/04/2015, até o final da concessão.

67. Conforme informado na Nota Técnica nº 117/2015/GEROR/SUINF, nos anos subsequentes os percentuais de perda estimados serão substituídos pelos valores efetivamente mensurados e relativos aos respectivos anos.



*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

68. A concessionária CONKER encaminhou através da Carta PRE-CA-039/16, de 19 de abril de 2016 a informação dos dados apurados de perda das passagens de caminhões com eixos suspensos nas Praças de Pedágio da Concessionária, no ano concessão 20 (vide quadro 10 e 11). Ressalva-se que o percentual de perda utilizado para o reequilíbrio difere do apresentado na carta da concessionária, pois o cálculo da perda deve considerar a quantidade de eixos suspensos sobre a quantidade de eixos previstos (eixos suspensos + eixos pagantes). A concessionária apresentou como percentual de perda, a quantidade de eixos suspensos sobre a quantidade de eixos pagantes.

69. Ressalva-se que a perda apurada para o ano 20 é diferente da perda projetada para os anos 21 a 26. A perda projetada para os anos 21 a 26 considera as médias do período de junho a dezembro, os meses de abril e maio foram desconsiderados pois representam o período inicial de entrada em vigor da Lei 13.013/2015, englobando, portanto, uma certa inconsistência em relação ao comportamento dos usuários. Os Quadros 10 e 11 apresentam os percentuais de perda de tráfego por praça de pedágio para o ano 20 e a projeção para os anos 21 a 26.

**Quadro 10. Perda de Tráfego ano 20 apurada**

PRAÇA	Eixos equivalentes pagantes*	Eixos suspensos isentos**	Eixos equivalentes previstos (eixos pagantes + isentos)	% PERDA
P1	11.888.655	262.720	12.151.375	2,16%
P2	7.460.399	263.534	7.723.933	3,41%
P3	7.688.619	274.741	7.963.360	3,45%

\*Os dados de Eixos Pagantes corresponde ao período de 01/01/2015 a 31/12/2015.

\*\*Os dados de Eixos Suspensos isentos corresponde ao período de 17/04/2015 a 31/12/2015.

**Quadro 11. Perda de Tráfego projetada para os anos 21 a 26 (perda de junho a dez)**

PRAÇA	Eixos equivalentes pagantes*	Eixos suspensos isentos**	Eixos equivalentes previstos (eixos pagantes + isentos)	% PERDA
P1	6.839.173	244.199	7.083.372	3,45%
P2	4.276.567	235.341	4.511.908	5,22%
P3	4.399.700	249.181	4.648.881	5,36%

\*Os dados de Eixos Pagantes corresponde ao período de 01/06/2015 a 31/12/2015.

\*\*Os dados de Eixos Suspensos isentos corresponde ao período de 01/06/2015 a 31/12/2015.

70. Os percentuais citados acima foram descontados do total de tráfego equivalente de cada uma das praças para os anos concessão 20 ao 26.




71. Importante ressaltar que nos anos subseqüentes os percentuais de perda estimados serão substituídos pelos valores efetivamente mensurados e relativos aos respectivos anos.

72. A redução do volume de tráfego no FCO gerou um impacto positivo de 0,526% na TBP vigente.

#### 4.3.1.3 PERDA DE RECEITA DERIVADAS DE ISENÇÕES NA PRAÇA DE PEDÁGIO P2 e P3

##### 4.3.1.3.1 Isenção praça P2

73. Conforme apresentado no Parecer Técnico nº 027/GEROR/SUINF/2016, por força de decisão judicial, a concessionária foi obrigada a conceder isenção tarifária a moradores de comunidades próximas a praça de pedágio localizada no Km 45 (Praça P2).

74. Por meio do referido parecer foi auditado o volume de tráfego isento por categoria, resultando em um quantitativo de 69.055 de veículos. A partir do volume de tráfego, obteve-se o valor de eixos equivalentes de 82.019 necessários para o reequilíbrio. Assim, esse valor foi deduzido do tráfego constante no FCO para o ano 20 (2015), na Praça P2.

75. A alteração descrita teve por consequência a majoração da TBP em 0,052%.

##### 4.3.1.3.2 Isenção praça P3

76. Conforme apresentado no Parecer Técnico nº 291/GEROR/SUINF/2016, por força de decisão judicial, a concessionária foi obrigada a conceder isenção tarifária na praça de pedágio localizada no Km 816 (Praça P3) a moradores do município de Simão Pereira.

77. Por meio do referido parecer foi auditado o volume de tráfego isento por categoria, resultando em um quantitativo de 150.874 de veículos. A partir do volume de tráfego, obteve-se o valor de eixos equivalentes de 156.052 necessários para o reequilíbrio. Assim, esse valor foi deduzido do tráfego constante no FCO para o ano 20 (2015), na Praça P3.

78. A alteração descrita teve por consequência a majoração da TBP em 0,099%.

#### 4.3.2 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL – FCM

79. A concessionária apresentou o pleito de que todos os Fluxos de Caixa Marginais devem ser calculados para uma TIR de 9,95%.

80. O pleito não procede, pois conforme apresentado na Resolução 3.651/11, eventuais ajustes ou complementações nos valores das obras devem ser feitos no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista:



*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

*“§1º Eventuais ajustes no orçamento, decorrentes de diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo, desde que aprovadas pela ANTT, devem ser feitos no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.*

*§2º Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela ANTT, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.”*

81. Assim, as obras previstas no Fluxo de Caixa Marginal 1 de TIR de 8,01% devem permanecer no mesmo fluxo.

#### 4.3.2.1 ALTERAÇÕES NO PER DECORRENTES DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

##### 4.3.2.1.1 Alterações no FCM 1

82. Na análise procedida pela GEINV, conforme as Notas Técnicas nº 013/2016/GEINV/SUINF, de 18/05/2016, e nº 025/2016/GEINV/SUINF, de 22/07/2015, foram efetuadas inclusões de valores referentes às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER vigente no Fluxo de Caixa Marginal 1 de TIR de 8,01%.

83. As alterações no PER estão apresentadas no Quadro 12 a seguir:

Quadro 12. Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER

Itens Revisados	Variação %
Item 7.9 – Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008 – ANTT/DPRF	+1,429%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>+1,429%</b>

84. O efeito consolidado das inclusões no PER inseridas no FCM aumenta a TBP com variação percentual positiva de 1,429%.

##### 4.3.2.1.2 Alterações no FCM 2

85. Cabe ressaltar que em função da inclusão de novos investimentos no Fluxo de Caixa Marginal da CONCER, faz-se necessária a criação do FCM 2, conforme descrito a seguir.

86. Atualmente, a concessão possui um Fluxo de Caixa Marginal (FCM) de TIR igual a 8,01% (FCM), criado em 2011 no ano concessão 16.

87. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29.05.2014, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias

*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pela Resolução nº 4.296 de 27.03.2014 e nº 4.903 de 21.10.2015, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução nº 3.651/11.

88. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução nº 4.075/13, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais, tem-se como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

89. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza como critério o tempo de concessão, conforme o quadro a seguir.

**Quadro 13. Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão**

Prazo da concessão	1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
20 anos	1º ao 6º ano	7º ao 14º ano	15º ao 20º ano
25 anos	1º ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1º ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

*Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014*

90. É importante salientar que no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permitem que concessionárias captem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxa de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

91. Conforme previsto no art. 8º da Resolução nº 3.651/11, a taxa de desconto (Taxa Interna de Retorno) a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital).

92. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013, atualizada pela Resolução nº 4.903/2015, e replicado no quadro seguinte:

**Quadro 14. WACC para cada estágio da concessão**

Custo Médio Ponderado de Capital – WACC		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
9,43%	9,77%	9,95%

*Fonte: Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.903/2015)*

*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

93. Para o caso desta revisão, o prazo da concessão é de 25 anos, e a concessionária enquadra-se no 3º estágio. Assim, os novos investimentos serão incluídos no fluxo de TIR igual a 9,95%.

94. Dessa forma, na análise procedida pela GEINV, conforme as Notas Técnicas nº 013/2016/GEINV/SUINF, de 18/05/2016, nº 025/2016/GEINV/SUINF, de 22/07/2015, e nº 026/2016/GEINV/SUINF, de 05/08/2016, foram efetuadas inclusões de valores referentes às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER vigente no Fluxo de Caixa Marginal 2 de TIR de 9,95%.

95. As alterações no PER estão apresentadas no Quadro 15 a seguir:

**Quadro 15. Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER**

Itens Revisados	Variação %
Item 6.19 – Melhoramentos de Iluminação-Túneis	0,003%
Item 4.1 – Pavimento de Concreto Asfáltico	1,842%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,845%</b>

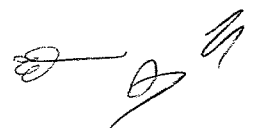
96. O efeito consolidado das inclusões no PER inseridas no FCM aumenta a TBP com variação percentual positiva de 1,845%.

#### 4.3.2.2 AJUSTE DA PERDA DE RECEITA DEVIDO À ENTRADA EM VIGOR DA LEI 13.103 E DO DECRETO Nº 8.433 – ISENÇÃO DE PEDÁGIO PARA VEÍCULOS COM EIXOS SUSPENSOS

97. O ajuste da perda de receita devido à entrada em vigor da lei 13.103 e do decreto nº 8.433 – isenção de pedágio para veículos com eixos suspensos, com base no percentual de perda apurado, foi realizado no momento da substituição do tráfego projetado pelo real no FCM (ver item 4.2.2.1). Considerando que a projeção de tráfego para os anos 21 a 26 é realizada com base na taxa de crescimento do tráfego do FCO, conclui-se que a perda de tráfego devido a eixos suspensos também está incluída nesse anos.

#### 4.3.2.3 EXCLUSÃO DA FÓRMULA DE ESTIMATIVA DE RDT

98. No Fluxo de Caixa Marginal, é considerado na linha 106 e 107 da aba simulador, a contabilização de RDT. O RDT conforme contrato, corresponde a 0,25% da receita de pedágio. Entretanto, tal estimativa, conforme previsão contratual deve se dar apenas em função da receita registrada no FCO, desconsiderando os valores registrados no FCM.



99. Desta forma, a fim de corrigir o equívoco da planilha foi excluída tal fórmula para todos os anos da concessão nos FCM1 e 2. A correção nas estimativas de valores teve por impacto no reequilíbrio do contrato uma redução de -0,038% na TBP.

100. Na planilha do FCM 1, ainda consta o percentual de RDT sobre o valor do aporte. Ressalta-se que o reequilíbrio devido à necessidade de retirar a incidência do percentual de RDT sobre a receita de aporte foi analisada na Nota Técnica nº 89/2016/GEROR/SUINF. Considerando que até o momento não houve deliberação da diretoria da ANTT sobre o assunto, em momento oportuno será abordada novamente essa alteração.

#### 4.3.2.4 ALTERAÇÃO DA ALÍQUOTA DE CSLL

101. Foi realizada alteração da alíquota de CSLL de 9,0909% para 9% no Fluxo de Caixa Marginal, em função do previsto na Nota Técnica nº 89/2016/GEROR/SUINF.

102. As alterações foram realizadas na fórmula da linha 143 da aba "Simulador" do FCM 1 e FCM 2. Essa correção gerou uma redução de -0,052% na TBP.

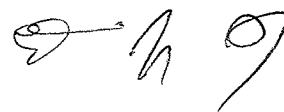
#### 4.3.2.5 ALTERAÇÃO DA FÓRMULA DE RECEITA FINANCEIRA

103. Em função do previsto na Nota Técnica nº 89/2016/GEROR/SUINF, no FCM 1, no cálculo do aporte, devido ao 12º Termo Aditivo, as células referentes às receitas financeiras estão em formato de valor, sem fórmulas, para que essas receitas não sejam alteradas pela inclusão da receita adicional do Aporte, pois o cálculo de receita financeira é a multiplicação de receita de pedágio x 0,44%.

104. Este artifício fica prejudicado quando existem revisões tarifárias futuras. Pois, uma vez que o valor de receita financeira esteja em formato de valor, a receita financeira que deveria alterar em função da receita de pedágio, não é modificada.

105. Assim, foi realizada alteração da fórmula de receita financeira nos anos em que há previsão de aporte. Assim, as receitas financeiras que anteriormente estavam em formato de valor, agora são calculadas da seguinte forma: (Receita de aporte – Receita de pedágio) \* % Receitas financeiras. As alterações foram efetuadas nas células X99, Y99 e Z99 da aba simulador.

106. Essa correção gerou uma redução de -0,008% na TBP.



#### 4.3.2.6 ALTERAÇÃO DE VALORES DE CUSTOS OPERACIONAIS E POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL NO ANO 26

107. Na aba simulador do FCM1 os valores de Custos Operacionais e de Polícia Rodoviária Federal no ano 26 estavam colados como valores, ao se retornar à fórmula constante no ano 25, houve um acréscimo de +0,008% na TBP.

#### 4.3.2.7 ADEQUAÇÕES DIVERSAS

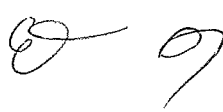
108. Foram realizadas adequações nas planilhas de FCM1 e FCM 2, que não interferem na tarifa de pedágio, mas interferem nas simulações de prorrogação do prazo da concessão. Assim, conforme apresentado na Nota Técnica nº 89/2016/GEROR/SUINF, foram processadas na planilha de revisão as seguintes modificações:

- Alteração da fórmula de cálculo de receita no ano concessão: procedeu-se a correção na aba “Tráfego Real Final” do Fluxo de Caixa Marginal para que entre o período de 28/02/2021 (data prevista para fim do contrato da CONCER) e o fim do ano concessão 26 (31/12/2021) fosse considerado para o cálculo da receita, a soma das tarifas do Fluxo de Caixa Marginal e do Fluxo de Caixa Original. As alterações foram executadas nas células AC31, AC83 e AC135 na aba “TRAFEGO real FINAL”.
- Alteração de fórmula de Seguros: a fórmula do FCM na linha 112 (dos anos 26 a 50), foi alterada para buscar o valor da linha 169 da aba simulador do FCO.
- As alterações necessárias no fluxo de caixa marginal para a prorrogação de Custos Operacionais serão realizadas no momento oportuno.

#### 4.3.2.8 APORTES DA UNIÃO À CONCESSIONÁRIA COMO MEIO DE REEQUILÍBRIO – 12ª TERMO ADITIVO

109. Nas cartas PRE-CA-039/16, de 19 de abril de 2016, (protocolo nº 50505.042929/2016-79) e PRE-CA-068/16, de 30 de junho de 2016 (protocolo nº 50505.070440/2016-97), a concessionária apresenta pleitos relacionados aos valores de aportes referentes ao 12ª Termo Aditivo.

110. O referido assunto está sendo tratado nos processos nº 50500.199566/2016-92 (Aportes de recursos financeiros 2015) e nº 50500.088018/2016-38 (Análise da extensão de prazo – 12º Termo Aditivo da CONCER).



111. É importante destacar que as obras da NSS estão sendo auditadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e, conforme o Relatório de Fiscalização nº 379/2015, do processo TC 023.204/2015-0, foram apontadas falhas no 12º Termo Aditivo.

112. Diante da situação, avalia-se que a análise dos pleitos apresentados pela Concessionária depende dos resultados da auditoria e das possíveis recomendações/determinações do TCU, haja vista que o referido relatório alerta quanto a possibilidade de mudanças no orçamento da obra.

113. Ressalva-se que um dos pleitos da concessionária refere-se ao atraso na obtenção do REIDI para a obra da Nova Subida da Serra. Em resposta à esse pleito, informa-se que foram encaminhadas à concessionária o Ofício 146/2016/GEROR/SUINF e a Informação nº 43/2016/GEROR/SUINF, com análise preliminar do referido pleito da concessionária.

#### 4.3.3 EFEITO FINAL DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

114. O efeito final de todos os itens da 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA altera a TBP resultante da 23ª REVISÃO ORDINÁRIA no equilíbrio econômico financeiro de R\$ 2,52966 para R\$ 2,67170 com uma variação percentual que representa um aumento de 5,62% (cinco inteiros e sessenta e dois centésimos por cento).

#### 4.4 EFEITO FINAL DAS REVISÕES E REAJUSTE DA TBP

115. O efeito final conjunto de todos os itens da 23ª REVISÃO ORDINÁRIA e da 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA altera a TBP de R\$ 2,58382, resultante da 9ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, para R\$ 2,67170, com uma variação percentual representando um acréscimo de 3,40% (três inteiros e quarenta centésimos por cento).


#### 4.5 ATUALIZAÇÃO DA TBP REVISADA

116. Considerando o IRT definitivo de 4,71016, bem como a TBP de R\$ 2,67170, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 12,58414 representando uma variação positiva de 12,55% (doze inteiros e trinta e cinquenta e cinco centésimos por cento) sobre a tarifa reajustada de 2015 (R\$ 11,18134), antes da aplicação do critério de arredondamento; e

\* R\$ 12,60 representando variação positiva de 12,50% (vinte e quatro inteiros e quarenta e quatro centésimos percentuais) sobre a tarifa reajustada de 2015 (R\$ 11,20), após a aplicação do critério de arredondamento.

117. O quadro 16 traz a tabela de tarifas, por categoria de veículos, com os valores a serem praticados após a aprovação do processo de revisão e reajuste em curso.

  
24



Quadro 16. Tabela de Tarifas

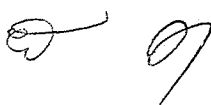
Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1	12,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	25,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simplex	1,5	18,90
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	37,80
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2	25,20
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	50,40
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5	63,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	75,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simplex	0,5	6,30

## 5 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

118. Em atendimento ao Memorando Circular nº 011/2016/GEROR/SUINF, de 18/05/2016, a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV informou, por meio do Memorando nº 593/2016/GEINV/SUINF, de 30/05/2016, não haver óbice para aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária CONCOR.

119. Também em atendimento ao Memorando Circular acima citado, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR informou, por meio de Memorando nº 181/2016/GEFOR/SUINF, de 27/05/2016, não haver do ponto de vista técnico e operacional nenhum óbice à concessão do pleito de reajuste, a despeito da existência de 213 processos administrativos simplificados – PAS em tramitação.

120. A GEROR por meio do processo de fiscalização nº 50500.032315/2015-48, emitiu o Relatório Consolidado de Fiscalização, no qual consta que a CONCOR encontra-se “IRREGULAR” no quesito Capital Social Integralizado, dessa forma o Atestado de Regularidade não foi emitido.




121. Complementarmente, informamos que foi realizada consulta ao CIPRO/SUINF através do Despacho GEROR nº 190/2016 sobre existência de algum impedimento para aprovação pela Diretoria da ANTT do pleito anual de revisão e reajuste, em função da irregularidade encontrada. Em resposta, o CIPRO elaborou a Nota Técnica nº 127/2016/CIPRO/SUINF (incluída neste processo de revisão), concluindo que não há óbice ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em função da irregularidade encontrada:

*“Isto posto, resta claro que para fins de concessão de reajustes ou revisões tarifárias, por falta de previsão contratual ou legal nesse sentido, não há impedimento ao deferimento do pleito anual em caso de inadimplência de Concessionária de Rodovia junto à ANTT, o que, por suposto, não obsta o devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato proporcional à extensão da inexecução.”*

122. Em relação à Garantia de Execução Contratual e aos Seguros de Riscos Operacionais e de Responsabilidade Civil Geral, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias - GEROR, por meio da Nota Técnica nº 117/2016/GEROR/SUINF, de 27/06/2016, conclui que a concessionária está regular quanto à adimplência contratual/legal, atendendo ao disposto no contrato de concessão e nas Resoluções nº 2.680/2008 e 2.555/2008.

123. Por intermédio do Ofício nº 524/2016/SUINF, de 15 de junho de 2016, a concessionária foi informada dos resultados preliminares da revisão e do reajuste em análise, a fim de que, nos termos do inciso II, artigo 5º da Resolução Nº 675, de 4 de agosto de 2011, pudesse se manifestar no prazo de 15 dias. A mesma manifestou-se por meio da carta nº PRE-CA-068/16, de 30 de junho de 2016 (protocolo nº 50505.070440/2016-97).

124. Ademais, informamos que foi encaminhado ao Ministério da Fazenda o Ofício nº 667/2016/SUINF, de 11/08/2016, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17.05.2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, informando os efeitos do reajuste e da revisão da TBP. Com o mesmo propósito foi encaminhado ao Ministério dos Transportes o ofício nº 666/2016/SUINF, de 11/08/2016.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

125. O processo de reajuste indicou o percentual positivo de 8,84%% (oito inteiros e oitenta e quatro centésimos percentuais), correspondente à variação dos números-índice relativos ao IPCA entre junho de 2015 e junho de 2016.

126. Concomitantemente ao processo de reajuste, procedeu-se à 23ª REVISÃO ORDINÁRIA e à 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, alterando-a,

9 11 26

*Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

respectivamente, de R\$ 2,58382 para R\$ 2,52966, correspondendo a um decréscimo de 2,10%, e de R\$ 2,52966 para R\$ 2,67170, com variação percentual positiva de 5,62%.

127. O efeito combinado da 23ª REVISÃO ORDINÁRIA e da 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA representa um acréscimo de 3,40% (três inteiros e quarenta centésimos percentuais) na TBP, alterando-a de R\$ 2,58382 para R\$ 2,67170.

128. Após o reajuste, a Tarifa de Pedágio foi alterada para R\$ 12,58414 - antes do arredondamento (12,55%), e para R\$ 12,60 após o arredondamento (12,50%).

129. Em razão do exposto, submete-se ao exame da Diretoria os procedimentos adotados para a concessão do reajuste da 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e da 23ª REVISÃO ORDINÁRIA da TBP do Contrato de Concessão PG-138/95-00, cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio praticada pela Concessionária da RODOVIA BR 040/MG/RJ, trecho juiz de Fora-Petrópolis/ Rio de Janeiro (Trevo das Missões) e respectivos acessos, de R\$ 11,20 (onze reais e vinte), para R\$ 12,60 (doze reais e sessenta centavos), com vigência prevista para o dia 20 de agosto de 2016.

  
ÉRICA CRISTINA SILVA MARQUES

Coordenadora de Regulação dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais  
De acordo,

  
MIRIAN RAMOS-QUEBAUD

Gerente de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

De acordo, encaminha-se ao Gabinete do Diretor-Geral,

  
LUIZ FERNANDO CASTILHO

Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

