

NOTA TÉCNICA Nº 001 /2018/SUINF

Brasília, 18 de janeiro de 2018.

Assunto: Incidência do Desconto de reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio

I – INTRODUÇÃO

1. A metodologia do Desconto de Reequilíbrio foi inserida pela primeira vez no contrato da 2ª etapa – fase II, firmado com a ViaBahia. Trata-se de um dispositivo que prevê redução tarifária a medida em que o desempenho da concessão for aquém das obrigações previstas em contrato. Assim, o Desconto de Reequilíbrio se dá mediante a avaliação anual do desempenho da concessionária em relação ao atingimento de parâmetros contratuais e da execução de alguns investimentos.
2. No decorrer da Reunião Participativa nº 004/2017, realizada na sede da ANTT em 18 de outubro de 2017, foi suscitada que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio pela Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, restaria equivocado visto que incide sobre as parcelas da Tarifa Básica de Pedágio combinadas do Fluxo de Caixa Original e do Fluxo de Caixa Marginal.
3. Ressalta-se que a referida Reunião Participativa foi realizada no âmbito do projeto integrante da Agenda Regulatória 2017-2018 intitulado *“Definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais”*. Dentre os temas abordados no referido projeto consta a questão da forma da incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa de Pedágio.
4. A presente Nota Técnica trata, portanto, de análise da correta incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio no Fluxo de Caixa Original – FCO, das concessões da Terceira Etapa e da ViaBahia.

U

II - DISPOSITIVOS CONTRATUAIS APLICÁVEIS AO DESCONTO DE REEQUILÍBRIO

5. Como exemplo, destacamos o Contrato de Concessão relativo ao edital Nº 001/2008, celebrado com a ViaBahia, o qual prevê o seguinte:

“20.6 Desconto de Reequilíbrio

20.6.1 A ANTT promoverá a avaliação do desempenho da Concessão de acordo com as regras e procedimentos previstos no Anexo 5, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório.

20.6.2 A cada ano do Prazo da Concessão, o resultado da avaliação de desempenho determinará o Desconto de Reequilíbrio para o respectivo ano, na forma prevista no Anexo 5.

20.6.3 O percentual do Desconto de Reequilíbrio de cada ano será deduzido da Tarifa Básica de Pedágio na forma indicada na subcláusula 16.3.3.

20.6.4 A Concessionaria declara ter pleno conhecimento e reconhece que:

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

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

(iii) a redução do valor da Tarifa Básica de Pedágio em decorrência da aplicação do Desconto de Reequilíbrio não constitui penalidade

u

contratual, mas sim mecanismo preestabelecido no Contrato para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro; e

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

20.6.5 O valor da Tarifa Básica de Pedágio resultante das revisões anuais indicadas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 sofrerá a dedução do Desconto de Reequilíbrio referente ao desempenho apurado no ano anterior, calculado na forma do Anexo 5, de acordo com a fórmula:

$$\text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - \text{Desconto de Reequilíbrio})$$

20.6.6 A dedução do Desconto de Reequilíbrio não se incorporará de forma definitiva ao valor da Tarifa Básica de Pedágio, de forma que o valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser adotado nas revisões indicadas nas subcláusulas 16,4, 16.6 e 16.7 será aquele antes da dedução do Desconto de Reequilíbrio.”

6. A cláusula 16.33, citada na subcláusula 20.6.3, dispõe conforme transcrição abaixo:

16.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para categoria 1 de veículo, pelas seguintes fórmulas: (alterada pelo 2º Termo Aditivo ao contrato)

(i) Nas praças P1 e P2:

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

(ii) Nas praças P3, P4, P5, P6 e P7:

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

u

Sendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser aquele resultante das revisões estabelecidas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, com a dedução do Desconto de Reequilíbrio para o respectivo ano nos termos da subcláusula 20.6.”

7. No que tange às subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 citadas nas subcláusulas 20.6.5 e 20.6.6 elas tratam, respectivamente, de Revisão Ordinária, Revisão Quinquenal e Revisão Extraordinária.

III - ANÁLISE DE PLEITO DA VIABAHIA

8. Por meio de sua proposta de revisão, bem como por meio da Carta VB-GEC-1.230/2017, a Concessionária apresentou questionamento acerca da metodologia adotada por esta Agência relativa a incidência do Desconto de Reequilíbrio sobre a TBP total calculada (Fluxo de Caixa Original + Fluxos de Caixas Marginais).

9. Segundo a Concessionária, o Desconto de Reequilíbrio deveria incidir apenas sobre a tarifa do FCO, haja vista que a precificação das obras extra-PER (inseridas nos Fluxos de Caixas Marginais) obedece a critérios e metodologia próprios.

10. Quando da análise do pleito por meio da Nota Técnica nº 223/2017/GEROR/SUINF, de 09 de novembro de 2017, foi relatado que o assunto estava em fase de regulamentação por esta Agência, de modo que, caso ficasse estabelecido a pertinência do pleito, o reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária deveria ser realizado.

11. De acordo com o disposto na subcláusula 20.6.1 do Contrato de concessão firmado com a ViaBahia, o Desconto de Reequilíbrio seria calculado com base no não atingimento de determinados parâmetros de desempenho (conforme Anexo 5) e na inexecução de obras não obrigatórias e condicionadas ao volume de tráfego, tendo em vista que a inexecução destas obras não são reequilibradas via o Fluxo de Caixa Original.

u

12. No que tange à incidência do Desconto de Reequilíbrio, a cláusula 20.6.5 prevê que o mesmo seja aplicável sobre a Tarifa Básica de Pedágio resultante das revisões anuais, sem, no entanto, explicitar a necessidade de se considerar ou não a parcela de tarifa oriunda dos Fluxos de Caixa Marginais. A ANTT até então tinha inferido que a Tarifa Básica de Pedágio resultante das revisões anuais, consideraria o total das tarifas obtidas nos Fluxos de Caixa Original e Marginais.

13. É importante salientar que os percentuais de Desconto de Reequilíbrio previstos pelo não cumprimento da cada obrigação contratual, conforme o Anexo 5 do contrato, foi elaborado conforme os valores de investimentos previstos no EVTEA (faz-se a relação entre os VPLs dos investimentos totais e do investimento específico sobre o qual está se propondo o percentual de Desconto de Reequilíbrio). O contrato não prevê a alteração destes percentuais em razão da inserção de novos investimentos via Fluxo de Caixa Marginal.

14. Ademais, observa-se que a consideração de eventual inexecução de investimentos inseridos via Fluxo de Caixa Marginal é feita dentro do próprio fluxo, da mesma forma que é feita em relação aos investimentos obrigatórios dentro do Fluxo de Caixa Original, os quais não fazem parte da apuração do percentual de Desconto de Reequilíbrio.

15. Para tentar exemplificar as duas hipóteses de incidência do Desconto de Reequilíbrio, a saber na Tarifa Básica de Pedágio oriunda do FCO e dos FCMs ou somente na Tarifa Básica de Pedágio oriunda do FCO, e com vistas a subsidiar a tomada de decisão pela Diretoria Colegiada, apresentamos uma exemplo hipotético.

“Foi apurado, conforme prevê o contrato de concessão, que a concessionária não atingiu determinados parâmetros de desempenho do contrato, bem como não executou determinadas obras de duplicação condicionadas ao volume de tráfego, cujos gatilhos de tráfego tinham sido atingidos.

M

A apuração chegou a um valor de 10% de Desconto de Reequilíbrio, conforme valores constantes da Tabela 1 do Anexo 5 do contrato.

Naquela ocasião a Tarifa Básica de Pedágio vigente na concessão, oriunda do Leilão era de R\$ 2,50 (Fluxo de Caixa Original - FCO). A incidência do Desconto de Reequilíbrio na tarifa do FCO, faria com que a mesma reduzisse para R\$ 2,25, conforme prevê a subcláusula contratual 20.6.5.

Na sequência, a ANTT, de comum acordo com a concessionária, aprovou a inclusão no contrato de concessão da construção de uma obra de arte especial, que estava a cargo do DNIT, sendo os valores dos investimentos e custos operacionais inseridos no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, conforme prevê o contrato de concessão e a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

A inclusão desta obrigação no contrato, gerou uma Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,00 no FCM, tarifa esta necessária para fazer face aos investimentos e custos incluídos.

Considerando a incidência do Desconto de Reequilíbrio somente na Tarifa Básica de Pedágio do FCO, chegamos a uma tarifa de R\$ 4,25 (R\$ 2,25 do FCO e R\$ 2,00 do FCM).

Se considerarmos a incidência do Desconto de Reequilíbrio tanto na Tarifa Básica de Pedágio oriunda do FCO quanto naquela oriunda do FCM chegamos a uma tarifa de R\$ 4,05 (R\$ 2,25 do FCO e R\$ 1,80 do FCM)."

16. Com base no exemplo acima, é possível observar que a incidência do Desconto de Reequilíbrio tanto no FCO quanto no FCM, faz com que o FCM fique desequilibrado. Ou seja, a concessionária não terá no FCM os R\$ 2,00 necessários para fazer face aos investimentos e custos incluídos.



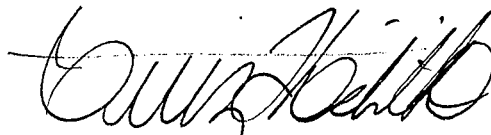
17. Ademais, observa-se que a execução pela concessionária de uma obra de arte especial que estava a cargo do DNIT não guarda nenhuma relação com os eventos que causaram o Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado.

IV - CONCLUSÃO

18. Esta Nota Técnica buscou analisar questões referentes à incidência do Desconto de Reequilíbrio no Fluxo de Caixa Original, com vistas a subsidiar a tomada de decisão da Diretoria Colegiada quanto a alteração do método até então aplicado, conforme proposto pela Unidade Técnica.

19. É importante ressaltar que o assunto está sendo tratado no âmbito da Agenda Regulatória 2017-2018, por meio do projeto, intitulado *“Definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais”*. As contribuições recebidas no âmbito da Reunião Participativa nº 004/2017, realizada na sede da ANTT em 18 de outubro de 2017, vão no sentido de propor a incidência do Desconto de Reequilíbrio somente na Tarifa Básica de Pedágio do Fluxo de Caixa Original revisado.

20. Ressaltamos inclusive que diante do exemplo apresentado, foi possível observar que a incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio do Fluxo de Caixa Marginal desequilibra este fluxo, nos parecendo mais adequada a sua incidência tão somente no Fluxo de Caixa Original.



LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária