

NOTA TÉCNICA Nº 002 /2016/GEROR/SUINF

Brasília, 05 de janeiro de 2016.

Referência: Processo nº 50500.241490/2015-24

Interessado: MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

Assunto: 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - do Contrato de Concessão da Rodovia BR-050/GO/MG – trecho do entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) até a divisa dos estados de MG e SP - explorado pela MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica se refere à análise da 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da concessionária MGO, tendo em vista o reequilíbrio tarifário em função da isenção de eixos suspensos concedida pela Lei 13.103, "Lei dos Caminhoneiros".

2. A referida lei prevê em seu art.17 que "os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos." Ao regulamentar esta lei, o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, dispõe, no art. 2º §2º, "...consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos...".

3. A proposta de revisão extraordinária leva em consideração o Art. 5º da Portaria nº 864, de 29 de outubro de 2015, do Ministério da Fazenda em que autoriza a ANTT a "*... realizar revisão da tarifa básica de pedágio praticada pela Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. – MGO Rodovias.*"

4. Considera ainda a Nota Técnica nº152/2015/GEROR/SUINF, que primeiro propôs a revisão extraordinária atual; e a Nota Técnica nº001/2016/GEROR/SUINF, que compara o impacto de eixos suspensos em perda

de receita conforme solicitado pela MGO e o impacto calculado por meio de dados obtidos junto à GETIN/SUCON.

2 ASPECTOS NORMATIVOS E CONTRATUAIS

5. A 2ª Revisão Extraordinária se justifica pela necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão devido ao impacto direto na receita da concessionária em função da isenção de eixos suspensos prevista na Lei 13.103.

2.1 Aspectos normativos

6. Conforme disposto no inciso VII do artigo 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, cabe à ANTT proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados.

“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.”

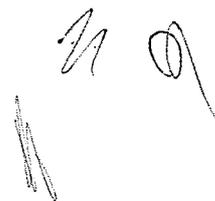
7. O inciso XIII do artigo 79 do Anexo da Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, estabelece que a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária deverá elaborar e implementar a proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias.

“Art. 79. À Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária compete:

...

XIII - elaborar e implementar a proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias;”

8. Os aspectos de revisão tarifária também são tratados nas seguintes resoluções ANTT:



- Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004: Dispõe sobre as revisões ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio nas concessões rodoviárias federais;
- Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005: Dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT;
- Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011: Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços;
- Resolução nº 4.075, de 3 de abril de 2013: Dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis;

2.2 Aspectos contratuais

9. Quanto aos aspectos contratuais da revisão em análise, vale transcrever as principais cláusulas do Contrato de Concessão relativo ao Edital 001/2013:

“18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.”

“22.1 Cabimento da Recomposição

22.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.”

“21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

(...)

21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato.”

“22.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 22.6, sendo que a hipótese de antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade poderá ensejar o Acréscimo de Reequilíbrio, tudo conforme a metodologia de aplicação do Fator D;

(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica.”

“22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa



Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.”

3 2ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

3.1 Alteração da tarifa de pedágio em prazo inferior a um ano

10. Por meio do Memorando nº 011/2015/DNM/ANTT, de 07/06/2015, a Diretoria da ANTT consultou a PRG sobre a possibilidade de se alterar a tarifa dos contratos de concessão mais de uma vez no mesmo exercício, visando ao estabelecimento do reequilíbrio econômico-financeiro fruto de ato unilateral.

11. Através do Parecer nº 8.514/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 13/07/2015, a PRG responde ao questionamento da seguinte forma:

“Com efeito, em se tratando de novo benefício tarifário, como é o caso da isenção contemplada na Lei nº 13.103/2015, penso que o reequilíbrio contratual deve ser simultâneo à vigência da isenção, ainda que importe em nova alteração do valor da tarifa no mesmo exercício financeiro. Nesse sentido prescreve o art. 35 da Lei nº 9.074, de 07/07/1995:

‘Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem de recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato’

Em resumo, respondendo objetivamente a consulta formulada, parece-me que o reajuste e a revisão ordinária da tarifa de pedágio ocorre anualmente; já as situações previstas em lei ou no contrato como sujeitas à revisão extraordinária autorizam a imediata modificação da tarifa básica de pedágio, ainda que em prazo inferior a um ano.”

12. Assim, atendendo ao posicionamento estabelecido no parecer da PRG, para este caso específico da Lei 13.103, o reequilíbrio do contrato deve ter efeitos imediatos, em prazo inferior a um ano da alteração tarifária anterior. Este entendimento foi corroborado pelo disposto no Art. 5º da Portaria nº 864, de 29

de outubro de 2015, do Ministério da Fazenda em que ficou autorizada a ANTT a *"... realizar revisão da tarifa básica de pedágio praticada pela Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. – MGO Rodovias."*

13. No caso da concessionária MGO rodovias, fez-se a previsão de que a vigência da tarifa revisada seria iniciada na data de 08/01/2016, caso a vigência aconteça em data diferente, na próxima revisão ordinária da tarifa de pedágio deve haver retificação da data considerada para alteração da tarifa.

3.2 Forma de reequilíbrio em função da perda de receita decorrente da Lei 13.103

14. Devido aos efeitos sobre a receita de pedágio do art. 17 da Lei 13.103/2015 "Lei dos Caminhoneiros" a MGO rodovias faz jus ao reequilíbrio contratual. A subcláusula contratual 21.2.5 assevera ensejar reequilíbrio econômico-financeiro alterações da legislação:

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

15. O art. 17 da "Lei dos Caminhoneiros" tornou sem efeito o texto da subcláusula 18.2.6 do Contrato referente ao pagamento de tarifas inclusive pelos eixos suspensos:

18.2.6 As Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em razão do número de eixos de rodagem. Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não,... [Grifo nosso]

16. Caracterizada a necessidade de recomposição do contrato de concessão por conta da perda de receita devido à isenção de eixos suspensos,

resta definir a forma como essa recomposição será feita. A subcláusula 22.4.2 apresenta 3 formas: o Desconto de Reequilíbrio, o Fator C e o Fluxo de Caixa Marginal.

17. Da análise preliminar dessas formas, avalia-se que o Fator C seria a forma que o contrato define para reequilíbrios de receita:

“ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;”

18. Entretanto, dado que o Fator C é função do tráfego real pedagiado na rodovia, ele foi previsto apenas a partir do 2º reajustamento anual da tarifa de pedágio e, portanto, não poderia ser aplicado nesta revisão tarifária.

19. A perda de receita decorrente da “Lei dos Caminhoneiros” tem reflexo significativo no fluxo de caixa da companhia, prejudicando a execução das obras, a amortização das dívidas contraídas e a capacidade de obtenção de novos financiamentos imprescindíveis à execução das demais obras da concessão. O reequilíbrio imediato do contrato permitirá, portanto, que a companhia compatibilize suas necessidades de desembolsos de recursos com a obtenção de receitas, mantendo maior aderência ao projeto contratado de exploração da rodovia. Dessa forma, entende-se pela inviabilidade de reequilíbrio apenas no próximo reajustamento anual, como prevê o Fator C.

20. Adicionalmente, analisando-se as hipóteses previstas no Anexo 6, conclui-se que nenhuma delas corresponde à situação de desequilíbrio gerada pelo art. 17 da Lei 13.103. Conclui-se também, da análise do Anexo 6, que o Fator C foi previsto para ajustes em relação a valores pré-definidos em contrato ou mesmo por perdas de receita de pedágio decorrentes de decisões judiciais, enfim, nenhuma situação que leve a perdas comparáveis à ordem de grandeza resultante da lei.



21. Outro problema da recomposição apenas no próximo reajustamento é o fato de que todo o desequilíbrio acumulado no primeiro ano de cobrança teria de ser repassado ao usuário, seja no próximo ano, diluído em vários anos ou mesmo deveria ser pago à concessionária no último ano da concessão através de indenização. Outro problema correlato é que a transferência da recomposição para o futuro prejudicaria o usuário pela incidência de taxa de capitalização definida no Anexo 6.

22. Pela análise das disposições contratuais, restaria a possibilidade de reequilibrar a perda de receita pelos eixos suspensos através do mecanismo do Fluxo de Caixa Marginal. Essa possibilidade é prejudicada, no entanto, por sua metodologia, definida na Resolução nº 3.651, que prevê sua utilização apenas nos casos de inclusão de obras e serviços em contratos de concessão vigentes. Dessa forma, sua utilização para recompor perda de receita não é adequada.

23. Esgotadas as possibilidades definidas no contrato para o presente reequilíbrio, e considerando a inexistência de plano de negócios entregue no leilão (Fluxo de Caixa Original), propõe-se aplicar os percentuais de incremento tarifários calculados na próxima seção diretamente sobre a tarifa básica de pedágio vigente. Posteriormente, o Fator C seria aplicado para ajustar essa consideração inicial à realidade de perda de tráfego real experimentada pela concessionária ao longo do primeiro ano de cobrança da tarifa de pedágio.

24. Finalmente, o impacto tarifário da proposta seria equivalente à aplicação de FCM ou mesmo da aplicação de Fator C antecipado, tendo em vista que as estimativas de tráfego, base para qualquer das hipóteses, seriam as mesmas: os estudos de viabilidade utilizados para a estruturação do processo licitatório e a perda estimada; e que no FCM não poderiam ser consideradas receitas financeiras, tributos e impostos, uma vez que a receita gerada pelo reequilíbrio não seria adicional ao contrato, mas sim uma receita originalmente prevista e, assim, as receitas financeiras, tributos e impostos afins.

3.3 Reequilíbrio do contrato decorrente da Lei 13.103

25. A Lei 13.103 prevê em seu art.17 que “os veículos de transporte de

cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos." Ao regulamentar esta lei, o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, dispõe, no art. 2º §2º, "...consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos...".

26. Com a entrada em vigor da Lei 13.103/15, em 17/04/2015, a concessionária começou a apurar o tráfego pedagiado afetado pela isenção dos eixos suspensos. Os dados foram informados através da carta MGO-ADC-0194-2015, de 30.12.2015.

27. Utilizando os dados retirados do sistema de arrecadação da MGO, do período de 01/05/2015 a 28/12/2015, é possível calcular os percentuais de eixos suspensos relativos ao total de eixos, mensalmente. Essas projeções consideram as perdas médias experimentadas no período. Ressalta-se que posteriormente, serão realizados ajustes desses valores baseados nos volumes efetivamente observados.



Quadro 1: Receita e perda por eixos suspensos nas praças de pedágio da MGO total de abril a dezembro de 2015 (R\$).

		P1 - Ipameri	P2 - Campo Alegre	P3 - Araguari I	P4 - Araguari II	P5 - Uberaba	P6 - Delta	TOTAL
Total de Eixos Suspensos	Abril*		35.994,40	46.484,10	54.240,00	100.473,80	64.929,50	302.121,80
	Maio	27.268,80	83.522,40	116.251,20	165.132,00	238.529,60	169.703,30	800.407,30
	Junho	71.812,80	94.166,80	161.460,00	181.242,00	230.101,60	158.791,30	897.574,50
	Julho	105.648,00	112.195,20	178.148,10	174.117,00	244.334,60	170.332,60	984.775,50
	Agosto	111.408,00	114.212,80	190.335,60	206.448,00	281.112,50	179.356,70	1.082.873,60
	Setembro	122.515,20	126.516,00	196.544,40	204.810,00	263.418,00	164.250,40	1.078.054,00
	Outubro	115.905,60	124.347,60	186.747,60	210.705,00	279.856,90	167.065,20	1.084.627,90
	Novembro	108.484,80	100.791,60	139.690,20	180.225,00	237.532,00	145.244,30	911.967,90
	Dezembro**	94.017,60	89.143,60	128.056,50	177.699,00	210.476,40	125.686,40	825.079,50
	Total	757.060,80	880.890,40	1.343.717,70	1.554.618,00	2.085.835,40	1.345.359,70	7.967.482,00
Total de Eixos Comerciais + Leves + Suspensos (eixos totais)	Abril*		594.625,20	836.128,80	1.216.123,50	1.611.532,50	1.143.720,20	5.402.130,20
	Maio	637.442,40	1.326.936,00	1.798.057,95	2.719.938,00	3.568.131,40	2.705.650,55	12.756.156,30
	Junho	1.381.840,80	1.396.150,60	1.981.987,80	2.743.123,50	3.527.907,05	2.606.687,70	13.637.697,45
	Julho	1.635.931,20	1.591.158,40	2.118.651,60	2.896.266,00	3.916.822,70	2.852.785,85	15.011.615,75
	Agosto	1.560.609,60	1.534.046,80	2.061.192,90	2.969.667,00	3.815.699,60	2.806.248,65	14.747.464,55
	Setembro	1.619.882,40	1.613.765,40	2.087.285,85	2.930.151,00	3.821.900,20	2.723.122,15	14.796.107,00
	Outubro	1.597.687,20	1.608.490,00	2.061.541,95	2.985.318,00	3.977.014,10	2.830.867,30	15.060.918,55
	Novembro	1.373.812,80	1.331.587,40	1.674.675,60	2.653.794,00	3.406.984,60	2.577.327,60	13.018.182,00
	Dezembro**	1.341.914,40	1.307.550,40	1.610.594,70	2.656.039,50	3.275.952,85	2.503.003,55	12.695.055,40
	Total	11.149.120,80	12.304.310,20	16.230.117,15	23.770.420,50	30.921.945,00	22.749.413,55	117.125.327,20
% de Eixos Suspensos/eixos totais	Abril*		6,05%	5,56%	4,46%	6,23%	5,68%	5,59%
	Maio	4,28%	6,29%	6,47%	6,07%	6,69%	6,27%	6,27%
	Junho	5,20%	6,74%	8,15%	6,61%	6,52%	6,09%	6,58%
	Julho	6,46%	7,05%	8,41%	6,01%	6,24%	5,97%	6,56%
	Agosto	7,14%	7,45%	9,23%	6,95%	7,37%	6,39%	7,34%
	Setembro	7,56%	7,84%	9,42%	6,99%	6,89%	6,03%	7,29%
	Outubro	7,25%	7,73%	9,06%	7,06%	7,04%	5,90%	7,20%
	Novembro	7,90%	7,57%	8,34%	6,79%	6,97%	5,64%	7,01%
	Dezembro**	7,01%	6,82%	7,95%	6,69%	6,42%	5,02%	6,50%
	Total	6,79%	7,16%	8,28%	6,54%	6,75%	5,91%	6,80%

* A partir de 17/04;

**Até 28/12

28. A metodologia de cálculo para reequilíbrio dos efeitos da perda de receita por eixos suspensos é subdividida em duas parcelas:

- A primeira parcela consiste em calcular o impacto tarifário devido à perda de receita que ocorrerá de 08/01/2016 (data estimada para alteração da tarifa devido à 2ª RE) em diante, repassando-a em definitivo à tarifa, haja

vista a perenidade da perda de receita por eixos suspensos.

- A segunda parcela consiste em calcular o impacto tarifário devido à perda de receita ocorrida nos 265 dias transcorridos entre o período de 17/04/2015 (data de início de vigência da Lei 13.103) e 07/01/2016 (dia anterior à data estimada para alteração da tarifa devido à 2ª RE). Ressalta-se que, para efeitos de cálculo e reequilíbrio, a perda de receita experimentada nesse período será distribuída ao longo do período de 08/01/2015 a 11/04/2016, gerando um impacto adicional na tarifa a ser revertido na próxima Revisão Ordinária.
- Em caso de alterações das datas de aplicação previstas acima e de atualização dados utilizados, os ajustes e correções terão efeito sobre a tarifa na próxima revisão ordinária, por intermédio do Fator C.

29. Para o cálculo da estimativa dos efeitos da perda de receita por eixos suspensos, foram utilizados os dados dos quadros 1 e 2, a TBP apurada na 1ª Revisão Extraordinária, o TCP (Trecho de Cobertura da Praça) de cada praça de pedágio e os dados de perdas de receitas da auditoria realizada pela GETIN/SUCON. O quadro 2 apresenta, além de outros detalhamentos, as datas e períodos utilizados para o cálculo da perda de receita, tanto para a primeira parcela quanto para a segunda parcela.

Quadro 2: Dados utilizados no cálculo da estimativa dos efeitos da perda de receita por eixos suspensos.

Dados Gerais	
Início da vigência da Lei 13.103/2015	17/04/2015
Data da próxima revisão ordinária da tarifa de pedágio (1ª RO)	12/04/2016
Previsão de início da vigência da 2ª RE	08/01/2016
Período Ano concessão 2	08/01/2015 a 07/01/2016
Período Ano concessão 3	08/01/2016 a 07/01/2017
TPB quilométrica 1a RE (R\$)	R\$ 0,04594
Primeira parcela de perda entre 08/01/2016 a 11/04/2016	
Período de perda de receita após à 2ª RE	08/01/2016 ao fim do contrato
Segunda parcela de perda entre 17/04/2015 a 07/01/2016	
Período de perda de receita anterior à 2ª RE – ano concessão 2	17/04/2015 a 07/01/2016
Dias com perda de receita por eixo suspenso – ano concessão 2*	265

*As praças P1 (início de operação em 17/05/2015) e P6 (início de operação em 18/04/2015) possuem perda de receita por eixo suspenso, para a segunda parcela, em 235 dias e 264 dias, respectivamente, por terem começado a operação após a vigência da Lei 13.103.

3.3.1 Primeira parcela – reequilíbrio perda de receita a partir de 08/01/2016 (início de vigência 2ª RE)

30. A perda de receita percentual projetada para o período em questão é a perda média apurada pela MGO de **6,80%**, conforme MGO-ADC-0403-2015, de 30 de dezembro de 2015 (protocolo 50500.000046/2016-31), validada pela Nota Técnica nº001/2016/GEROR/SUINF após auditoria.

31. O percentual de perda se aplicará sobre a TBP definitivamente, haja vista ser perene o impacto da perda de arrecadação de pedágio por eixos suspensos isentos sobre a receita da Concessionária.

32. O percentual de perda de receita de 6,80% implicará em um percentual de reequilíbrio do contrato de **7,30%** (percentual de aumento tarifário), haja vista que para recuperar o valor original devido a uma perda percentual qualquer é preciso aplicar o cálculo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 6,80\%) - 1] = 7,30\%$$

33. Dessa forma, a tarifa da 1ª RE passa de R\$ 0,045943 para R\$ 0,049295.

3.3.2 Segunda parcela – reequilíbrio perda de receita de 17/04/2015 (início de vigência da lei 13.013) a 07/01/2016

34. Para reequilibrar a receita perdida no período 17/04/2015 a 07/01/2016, primeiramente estimou-se a perda de receita em função dos eixos suspensos relativa ao período por meio do método empregado na Nota Técnica nº 152/2015/GEROR/SUINF. Ou seja, com dados de eixos pagantes e eixos suspensos obtidos dos Estudos de Viabilidade de Técnica e Econômica (EVTE), multiplicou-se o VDMA equivalente do ano 2 pela quantidade de dias de arrecadação por praça do período, pela TBP quilométrica apurada na 1ª Revisão Extraordinária (R\$ 0,04594), pelo TCP de cada praça de pedágio e por fim pelo percentual de perda real de receita apurado por praça.

Quadro 3: Receita perdida (eixos suspensos) - 17/04/2015 a 07/01/2016.

Receita perdido por eixos suspensos - 17/04/2015 a 07/01/2016 - Ano 2							
Praça de Pedágio	P1	P2	P3	P4	P5	P6	TOTAL
Percentual de Perda	6,79%	7,16%	8,28%	6,54%	6,75%	5,91%	6,80%
Receita (R\$)	701.007,22	821.479,73	1.019.948,67	1.369.012,95	1.128.862,85	1.152.112,69	6.192.424,11

35. Dividiu-se este resultado pela receita original projetada (R\$ 34.494.311,69) relativa ao período de 08/01/2016 a 11/04/2016 (eixos pagantes + eixos suspensos), multiplicou-se o VDMA equivalente dos anos 2 e 3 pela quantidade de dias do período, pela TBP quilométrica apurada na 1ª Revisão Extraordinária (R\$ 0,04594) e pelo TCP de cada praça de pedágio. Este procedimento foi efetuado ao item 34, sessão 3.3.1, da Nota Técnica nº 152/2015/GEROR/SUINF, na qual constam todos dados utilizados. O resultado é demonstrado a seguir:

Quadro 4: Receita original (eixos suspensos + eixos pagantes) - 08/01/2016 a 11/04/2016.

Receita sem o efeito da isenção do eixo suspenso - 08/01/2016 a 11/04/2016 - Ano 3							
Praça de Pedágio	P1	P2	P3	P4	P5	P6	TOTAL
Receita (R\$)	4.337.175,47	4.279.584,77	4.590.013,91	7.779.377,45	6.226.196,13	7.281.963,96	34.494.311,69

36. O resultado da divisão (R\$ 6.192.424,11/ R\$ 34.494.311,69) é o percentual de perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos de 17,95% para reequilibrar a perda do período de 17/04/2015 a 07/01/2016 no período de 08/01/2016 a 11/04/2016.

37. O percentual de perda de receita de 17,95% implicará em um percentual de reequilíbrio do contrato de 21,88% (percentual de aumento tarifário), haja vista que para recuperar o valor original devido a uma perda percentual qualquer é preciso aplicar o cálculo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 17,95\%) - 1] = 21,88\%$$

38. Essa metodologia de cálculo considera que todo o período restante até o próximo reajuste deverá arrecadar receita suficiente para equacionar o desequilíbrio causado pela isenção de eixos suspensos de 17/04/2015 a 07/01/2016. Na próxima revisão ordinária, como a Concessionária já terá

recuperado a receita perdida, esse percentual adicionado à tarifa terá seu efeito retirado.

39. A soma dos percentuais de perda de receita de 6,80% e 17,95%, calculados nos itens 3.3.1 e 3.3.2, respectivamente, tem-se o percentual de perda de receita total de 24,75%.

40. A adoção do percentual de perda de receita de 24,75% implica em um percentual de reequilíbrio do contrato de 32,89%, haja vista que para recuperar o valor original devido a uma perda percentual qualquer é preciso aplicar o cálculo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 24,75\%) - 1] = 32,89\%$$

41. Importante ressaltar que, nos anos subsequentes, os percentuais de perda estimados serão reequilibrados em função dos valores efetivamente mensurados por meio do Fator C. Desse modo quaisquer que sejam os ajustes e correções a serem efetuados o Fator C os cobrirá.

Quadro 5: Variação tarifária - vigência da primeira e segunda parcela – em 08/01/2015

Praças	Tarifa 1ª RE	Tarifa após impacto primeira parcela (7,30%)	Impacto 2ª RE - primeira + segunda parcela eixo suspenso (21,88%)	Tarifa 2ª RE - primeira + segunda parcela do eixo suspenso (vigência 08/01/2015)	Tarifa 2ª RE - primeira + segunda parcela do eixo suspenso reajustada*	TCP	Tarifa 2ª RE - primeira + segunda parcela do eixo suspenso reajustada por praça (vigência 01/10/2015)	Tarifa 2ª RE - primeira + segunda reajustada por praça arred (vigência 01/10/2015)	Tarifa atual	Variação
P1						86,3	6,36241	6,40	4,80	33,33%
P2						93,1	6,86373	6,90	5,20	32,69%
P3	0,04594	0,049295	32,89%	0,06106	0,07372	70,6	5,20494	5,20	3,90	33,33%
P4						54,4	4,01060	4,00	3,00	33,33%
P5						76,9	5,66940	5,70	4,30	32,56%
P6						55,3	4,07695	4,10	3,10	32,26%

*IRT 1,2075 (Item 3.5 abaixo)

3.4 Efeito final da 2ª Revisão Extraordinária

42. Considerando as premissas anteriores, apresenta-se a proposta dos impactos tarifários decorrentes da perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos, que deverá ser analisada pela diretoria, com vigência para janeiro de 2016.

Quadro 6 – Impacto tarifário decorrentes da 2ª Revisão Extraordinária propostos à Diretoria da ANTT

Itens Revisados	Impacto tarifário
Perda de receita por eixos suspensos até o término da concessão	7,30%
Reequilíbrio da receita perdida de 17/04/2015 a 08/01/2015	21,88%
Perda de receita por eixos suspensos + reequilíbrio da receita perdida de 17/04/2015 a 08/01/2015	32,89%

43. Considerando-se o impacto na TBP da perda de receita por eixos suspensos mais o impacto do reequilíbrio da receita perdida de 17/04/2015 a 08/01/2015, o efeito final dos itens da 2ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04594 (aprovada pela Resolução nº 4.652) para R\$ 0,06106, valores referenciados a maio de 2012, consistindo em um acréscimo na TBP de **32,89%** (trinta e dois inteiros e oitenta e nove centésimos por cento).

3.5 Reajuste

44. De acordo com a subcláusula 18.3 do contrato de concessão, a tarifa de pedágio será reajustada anualmente, sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste, que ocorreu em 12/04/2015.

45. Desta forma, o cálculo do reajuste anual da tarifa de pedágio da concessão será verificado somente na próxima Revisão Ordinária, em

12/04/2016.

46. Assim, para esta revisão será utilizado o mesmo IRT considerado em 12/04/2015 para início de cobrança das praças de 1,20750.

3.6 Atualização e arredondamento da TBP revisada

47. Considerando o IRT de 1,20750, referenciado a abril de 2015, e a TBP quilométrica revisada de R\$ 0,06106, resultante da 2ª Revisão Extraordinária, a tarifa de pedágio quilométrica atualizada é de R\$ 0,07372, equivalente a uma variação positiva de 32,89% (trinta e dois inteiros e oitenta e nove centésimos por cento) em relação à tarifa de pedágio quilométrica reajustada da 1ª Revisão Extraordinária (R\$ 0,05548), antes da aplicação do critério de arredondamento.

48. Considerando as subcláusulas 18.3.3 e 18.3.4 do contrato de concessão, tem-se as seguintes Tarifas de Pedágio, para a categoria 1 de veículos, em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento:

Praça	TCP	Isenção + receita perdida	
		Tarifa reajustada	Após aproximação
P1 - Ipameri	86,30	6,36241	6,40
P2 - Campo Alegre de Goiás	93,10	6,86373	6,90
P3 - Araguari	70,60	5,20494	5,20
P4 - Araguari	54,40	4,01060	4,00
P5 - Uberaba	76,90	5,66940	5,70
P6 - Delta	55,30	4,07695	4,10

3.6.1 Tabela de tarifas

49. Considerando a Tarifa de Pedágio apresentada no item 3.6, seguem as tabelas de tarifas a serem praticadas nas 6 praças de pedágio.

Praça de Pedágio 1: Ipameri - BR-050/GO

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	6,40
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	12,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	9,60
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	19,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	12,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	25,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	32,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	38,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	3,20
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

Praça de Pedágio 2: Campo Alegre de Goiás - BR-050/GO

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	6,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	13,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	10,35



4	Caminhão, caminhão- trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	20,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	13,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	27,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	34,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	41,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,45
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

Praça de Pedágio 3: Araguari - BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	5,20
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão- trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	10,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	20,80

7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	26,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	31,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,60
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

Praça de Pedágio 4: Araguari - BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	8,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	6,00
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	12,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	8,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	16,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	20,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	24,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,00

10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-
----	------------------------------------------	---	---	---	---

Praça de Pedágio 5: Uberaba - BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	5,70
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	11,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	8,55
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	17,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	11,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	22,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	28,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	34,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,85
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

Praça de Pedágio 6: Delta - BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,10

2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	8,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	6,15
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	12,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	8,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	16,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	20,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	24,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,05
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

3.7 Autorização pelo Ministério da Fazenda

50. Em 24 de agosto de 2015, esta SUINF enviou o Ofício nº 1.938/2015/SUINF e Ofício 1931/2015/SUINF à Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE do Ministério da Fazenda, comunicando da intenção de reequilibrar os contratos em relação à isenção de eixos suspensos, com efeitos tarifários anteriores à data-base de reajustamento de cada contrato.

51. Entretanto, essa condição exige a autorização pelo Ministério da Fazenda, como define o art. 6º da Portaria MF nº 118/2002:

“Art. 6º Os pleitos de reajuste ou revisão das tarifas dos serviços públicos regulados pela ANTT e ANTAQ com



periodicidade inferior a um ano continuam sendo autorizados pelo Ministério da Fazenda.”

52. Nessa linha, em 15 de setembro de 2015, em complementação ao Ofício nº 1.931/2015/SUINF, foi encaminhado, à SEAE, o Ofício nº 2.078/2015/SUINF, que solicita a autorização para o reequilíbrio imediato.

53. Por meio do Art. 5º da Portaria nº 864, de 29 de outubro de 2015, do Ministério da Fazenda ficou autorizada à ANTT “... realizar revisão da tarifa básica de pedágio praticada pela Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. – MGO Rodovias.”

3.8 Informação ao Ministério dos Transportes

54. Em resposta ao Ofício nº 1539/2015/GM/MT, de 03 de agosto de 2015, do Gabinete do Ministro dos Transportes, que solicitou que os reajustes e revisões das tarifas dos serviços públicos regulados por esta Agência sejam comunicados ao Ministério com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, encaminhou-se ao Ministério dos Transportes o Ofício nº 1.917/2015/SUINF, de 21 de agosto de 2015, comunicando os efeitos preliminares desta 2ª Revisão Extraordinária, cabendo uma retificação dos valores então informados, haja vista os resultados desta Nota Técnica.

4 CONCLUSÃO

55. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da MGO Rodovias Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

56. Os efeitos da 2ª Revisão Extraordinária alteram a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04594 (aprovada pela Resolução nº 4.652) para R\$ 0,06106, valores referenciados a maio de 2012, consistindo em um acréscimo na TBP de 32,89% (trinta e dois inteiros e oitenta e nove centésimos por cento).

57. Após a atualização da TBP revisada, considerando o IRT referente a abril de 2015 (1ª Revisão Extraordinária), a Tarifa de Pedágio quilométrica

reajustada foi alterada de R\$ 0,05548 (aprovada pela Resolução 4.652) para R\$ 0,07372, equivalente a uma variação positiva de **32,89%** (trinta e dois inteiros e oitenta e nove centésimos por cento).

58. Considerando o Trecho de Cobertura da Praça – TCP - de cada praça de pedágio, tem-se as seguintes tarifas de pedágio, para a categoria 1 de veículos, nas 6 praças de pedágio, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, para as duas opções de impacto a serem consideradas pela Diretoria:

Praça	TCP	Isenção + receita perdida	
		Tarifa reajustada	Após aproximação
P1 - Ipameri	86,30	6,36241	6,40
P2 - Campo Alegre de Goiás	93,10	6,86373	6,90
P3 - Araguari	70,60	5,20494	5,20
P4 - Araguari	54,40	4,01060	4,00
P5 – Uberaba	76,90	5,66940	5,70
P6 - Delta	55,30	4,07695	4,10

59. Em razão do exposto, submete-se a presente análise à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT com vistas a aprovar a 2ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão celebrado com a Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. – MGO Rodovias, autorizando a alteração da tarifa.