



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2949/2020/GEF/SUOD/DIR

**Interessado:** ECO101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A.

**Referência:** Processos nº 50500.406276/2019-53 e nº 50500.428622/2019-54.

**Assunto:** 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária, aplicação de Desconto de Reequilíbrio e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.

## SUMÁRIO

|                        |                                                                                                                           |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <a href="#">1</a>      | <a href="#">OBJETO</a>                                                                                                    |
| <a href="#">2</a>      | <a href="#">JUSTIFICATIVA</a>                                                                                             |
| <a href="#">3</a>      | <a href="#">HISTÓRICO</a>                                                                                                 |
| <a href="#">3.1</a>    | <a href="#">Reajuste</a>                                                                                                  |
| <a href="#">3.2</a>    | <a href="#">Revisões</a>                                                                                                  |
| <a href="#">3.3</a>    | <a href="#">Evolução das tarifas cobradas ao usuário</a>                                                                  |
| <a href="#">4</a>      | <a href="#">DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS</a>                                                                     |
| <a href="#">4.1</a>    | <a href="#">Reajuste</a>                                                                                                  |
| <a href="#">4.2</a>    | <a href="#">Revisão Ordinária e Extraordinária</a>                                                                        |
| <a href="#">4.3</a>    | <a href="#">Reequilíbrio Econômico-Financeiro</a>                                                                         |
| <a href="#">4.4</a>    | <a href="#">Riscos do Poder Concedente</a>                                                                                |
| <a href="#">5</a>      | <a href="#">ANÁLISE</a>                                                                                                   |
| <a href="#">5.1</a>    | <a href="#">7ª Revisão Ordinária</a>                                                                                      |
| <a href="#">5.1.1</a>  | <a href="#">Correção de IRT, arredondamento e atraso da tarifa</a>                                                        |
| <a href="#">5.1.2</a>  | <a href="#">Receitas extraordinárias e custos associados</a>                                                              |
| <a href="#">5.1.3</a>  | <a href="#">Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)</a>                                                           |
| <a href="#">5.1.4</a>  | <a href="#">Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real - Lei n. 13.103 - Lei dos Caminhoneiros</a> |
| <a href="#">5.1.5</a>  | <a href="#">Inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais</a>                                                    |
| <a href="#">5.1.6</a>  | <a href="#">Incidência de IOF nas operações de crédito do BNDES</a>                                                       |
| <a href="#">5.1.7</a>  | <a href="#">Correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio</a>                                            |
| <a href="#">5.1.8</a>  | <a href="#">Ajuste de fórmula e alíquota ISS - "Outras Receitas"</a>                                                      |
| <a href="#">5.1.9</a>  | <a href="#">Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)</a>                                                     |
| <a href="#">5.1.10</a> | <a href="#">Rotas alternativas - ES-388 e ES-477</a>                                                                      |
| <a href="#">5.1.11</a> | <a href="#">Efeito da 7ª Revisão Ordinária</a>                                                                            |
| <a href="#">5.2</a>    | <a href="#">8ª Revisão Extraordinária</a>                                                                                 |
| <a href="#">5.2.1</a>  | <a href="#">Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)</a>                                                     |
| <a href="#">5.2.2</a>  | <a href="#">Efeito da 8ª Revisão Extraordinária</a>                                                                       |
| <a href="#">5.3</a>    | <a href="#">Efeito da 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária</a>                                                |
| <a href="#">5.4</a>    | <a href="#">Desconto de Reequilíbrio</a>                                                                                  |
| <a href="#">5.5</a>    | <a href="#">Aplicação do Fator X</a>                                                                                      |
| <a href="#">5.6</a>    | <a href="#">Reajuste</a>                                                                                                  |
| <a href="#">5.6.1</a>  | <a href="#">Atualização da TBP</a>                                                                                        |
| <a href="#">6</a>      | <a href="#">VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL</a>                                                                     |
| <a href="#">7</a>      | <a href="#">TABELA DE TARIFAS</a>                                                                                         |
| <a href="#">8</a>      | <a href="#">CONCLUSÃO</a>                                                                                                 |

### 1. OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise final da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária, aplicação do Desconto de Reequilíbrio e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do contrato de concessão celebrado entre a União e a ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., o qual tem como data-base de alteração tarifária 18 de maio de 2020.

2. Os procedimentos de revisão e reajuste atendem ao disposto na Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), na Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), na Resolução ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014, nº 4.727, de 26 de maio de 2015 e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), na Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, e no Contrato de Concessão e seus aditivos, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

### 2. JUSTIFICATIVA

3. Conforme disposto no artigo 38, inciso XIII da Resolução nº 5.888, de 12/05/2020, Regimento Interno da ANTT, a elaboração e implementação da proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias federais compete à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUOD.

## 3. HISTÓRICO

4. Em 18/01/2012, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA), localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6º andar, São Paulo/SP, para a Concessão do Sistema Rodoviário relativo ao Edital 001/2011, abrangendo o trecho mostrado no Quadro 1:

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido relativo ao Edital 001/2011

| Rodovia      | Trecho                                                | Extensão  |
|--------------|-------------------------------------------------------|-----------|
| BR-101/ES/BA | Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ | 475,90 km |

5. Para o Edital nº 001/2011, houve a apresentação de 08 (oito) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela BM&FBOVESPA.

6. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica (EVTE), representando a Tarifa quilométrica relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a janeiro de 2009, foi de R\$ 0,06237.

7. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme mostrado no Quadro 2:

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital nº 001/2011

| Classificação | Corretora                     | Proponente                                      | Lance       | Deságio |
|---------------|-------------------------------|-------------------------------------------------|-------------|---------|
| 1             | CITIGROUP GMB CCTVM S.A.      | Consórcio Rodovia da Vitória                    | R\$ 0,03391 | 45,63 % |
| 2             | FATOR S.A. CV                 | Consórcio Rodovia Capixaba                      | R\$ 0,03612 | 42,08 % |
| 3             | PLANNER CV S.A                | Triunfo Participações e Investimentos S/A - TPI | R\$ 0,03949 | 36,68%  |
| 4             | BES SECURITIES DO BRASIL CCVM | Consórcio Via Espírito Santo BR-101             | R\$ 0,04239 | 32,03%  |
| 5             | BRASIL PLURAL CCTVM S/A       | Consórcio Odebrecht Transport - Invepar         | R\$ 0,04484 | 28,10%  |
| 6             | MUNDINVEST S.A. CCVM          | Consórcio Integração Sudeste                    | R\$ 0,05157 | 17,31%  |
| 7             | SANTANDER CCVM S/A            | Obrascon Huarte Lain Brasil S/A – OHL           | R\$ 0,05250 | 15,82%  |
| 8             | HSBC CTVM S.A.                | Consórcio Itaúna                                | R\$ 0,05598 | 10,24%  |

8. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi o Consórcio Rodovia da Vitória, representada pela Corretora CITIGROUP GMB CCTVM S.A., com lance de R\$ 0,03391 para a tarifa quilométrica.

9. A partir do dia 19/01/2012, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 24/02/2012, assinada pelos seus membros, confirmou a Proponente Consórcio Rodovia da Vitória como vencedora do Leilão.

10. Contra a decisão da Comissão foi interposto 01 (um) recurso, que recebeu 01 (uma) solicitação de impugnação.

11. Por meio da Resolução nº 3.808, de 03/05/2012, a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres, indeferiu o recurso interposto pelo Consórcio Rodovia Capixaba, contra decisão proferida pela Comissão de Outorga, consignada na Ata de Julgamento da Qualificação e Plano de Negócios da proponente 1ª colocada, mantendo-se a decisão que confirmou o Consórcio Rodovia da Vitória como vencedor do leilão.

12. Assim, o resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Consórcio Rodovia da Vitória, conforme Resolução ANTT nº 3.814, de 16/05/2012, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

13. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A, à qual, em 18/07/2012, por meio da Resolução ANTT nº 3.866, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

14. A Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 17, de 30/07/2012, tornou público que a Assinatura do Contrato de Concessão foi suspensa *sine die*, em virtude de decisão liminar da 13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

15. Em 17/04/2013, por meio do Comunicado Relevante nº 18, a Comissão de Outorga informou que o Contrato de Concessão, por decisão do Superior Tribunal de Justiça exarada nos autos da Suspensão de Liminar e de Sentença N/0 1.702-DF (2012/0268329-2), poderia ser assinado.

16. Diante do exposto, em 17/04/2013, a ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 475,9 km da Rodovia BR-101/ES/BA, trecho de entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio quilométrica no valor inicial de R\$ 0,03391, referenciada ao mês de janeiro de 2009.

17. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 25 anos, a contar da data de assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1, item (xi), como sendo a data de assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens. Tendo em vista que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi assinado em 10/05/2013, a data de assunção é 10/05/2013.

## 3.1. Reajuste

18. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir do dia 18/05/2014, autorizada por meio da Resolução nº 4.327, de 07/05/2014, publicada no Diário Oficial da União – DOU.

19. A atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio. Inicialmente, em 2014, o Reajuste implicou um aumento de 35,14% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,35136 de março de 2014 (com validade para maio de 2014).

20. O IRT de 1,35136, corresponde à variação entre o número-índice do IPCA de novembro de 2008 (IPCAo) e o número índice do IPCA de março de 2014 (IPCAi).

21. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 18 de maio, serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos, e do arredondamento da tarifa, são compensadas no reajuste subsequente.

22. O Quadro 3 a seguir apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária:

Quadro 3: Evolução do IRT

| Ano  | IRT Definitivo | Variação |
|------|----------------|----------|
| 2014 | 1,35136        | 35,14%   |
| 2015 | 1,46121        | 8,13%    |
| 2016 | 1,59836        | 9,39%    |
| 2017 | 1,67142        | 4,57%    |

|      |         |       |
|------|---------|-------|
| 2018 | 1,71623 | 2,68% |
| 2019 | 1,79475 | 4,58% |

3.2. **Revisões**

23. O Quadro 4 a seguir apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objetivo de cada uma das revisões da Concessionária:

**Quadro 4: Modificações no PER da ECO 101 Concessionária de Rodovias**

| Revisão                                                                           | Aprovação  | Início da Vigência | Alteração da TBP/km                              | Alterações Principais (resumo)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Proposta                                                                          |            | 10/05/2013         | R\$ 0,03391                                      | Valor vencedor da licitação                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 1ª Revisão Ordinária                                                              | 07/05/2014 | 18/05/2014         | R\$0,03379 (-0,34%)                              | Revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER para ISSQN, RDT, e Ver destinada à Segurança no Trânsito Processo nº 50500.030219/2014-84 Resolução nº 4.327, de 07/05/14, publicada em 08/05/14.                                                                                                                                                                                 |
| 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária                                  | 15/05/2015 | 18/05/2015         | R\$0,03707 (+9,69%)                              | Revisão do PER, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos Variação de alíquota de ISSQN, Receitas extraordinárias, não utilização integ de verbas de RDT e Segurança no trânsito. Lei 13.103/2015 - Eixos Suspensos Processo nº 50500.065454/2014-77 Resolução nº 4.704, de 15/05/15, publicada em 15/05/15.                                                        |
| 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária<br>Desconto de Reequilíbrio (DR) | 25/05/2016 | 30/05/2016         | R\$ 0,03777 (+1,88%)<br>R\$ 0,03615 (- 4,27% DR) | Revisão do PER, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos Arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, Receitas extraordinária não utilização integral de verbas de RDT e Segurança no trânsito. Lei 13.103/2015 – aumento de tolerância de peso Processo nº 50500.214912/2015-99 Resolução nº 5.105, de 25/05/16, publicada em 27/05/16.                    |
| 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária<br>Desconto de Reequilíbrio (DR) | 10/05/2017 | 18/05/2017         | R\$ 0,03990 (+5,65%)<br>R\$ 0,03990 (0,00% DR)   | Revisão do PER, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos Arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, Receitas extraordinária RDT. Processos 50500.222320/2016-21 e 50500.472286/2016-34. Resolução nº 5.339, de 10/05/17, publicada em 16/05/17.                                                                                                           |
| 4ª Revisão Extraordinária                                                         | 24/05/2017 | 26/05/2017         | R\$ 0,03831 (-3,98%)                             | Determinação cautelar do Tribunal de Contas da União - TCU, proferida no processo de Representação TC 012.831/2017-4. Processo nº 50500.246468/2017-32. Resolução 5.345, de 24/05/2017.                                                                                                                                                                                              |
| 5ª Revisão Extraordinária                                                         | 10/01/2018 | 19/01/2018         | R\$ 0,03555 (-7,21%)                             | Instrução Técnica da SeinfraRodoviaAviação/TCU, referente ao TC nº 010.482/2016-4. Processo nº 50500.033274/2017-79. Resolução 5.638, de 10/01/2018.                                                                                                                                                                                                                                 |
| 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária<br>Desconto de Reequilíbrio (DR) | 27/06/2018 | 29/06/2018         | R\$ 0,03590 (+1,00%)<br>R\$ 0,03575 (- 0,43% DR) | Revisão do PER, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos Arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, Receitas extraordinária RDT. Processos nº 50500.402654/2017-68 e 50500.753372/2017-26. Deliberação nº 342, de 27/06/18, publicada em 28/06/18, retificada no DOU 29/06/2018.                                                                          |
| 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária<br>Desconto de Reequilíbrio (DR) | 01/10/2019 | 04/10/2019         | R\$ 0,3383 (-5,77%)<br>R\$ 0,03026 (-10,95% DR)  | Revisão do PER, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos Arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, Receitas extraordinária RDT, correção dos DR aplicados nas revisões anteriores, incidência do Fator : Processos nº 50501.320243/2018-26 e 50501.365188/2018-01. Deliberação nº 922, de 01/10/19, publicada em 02/10/19, retificada no DOU 09/10/2019. |

3.3. **Evolução das tarifas cobradas ao usuário**

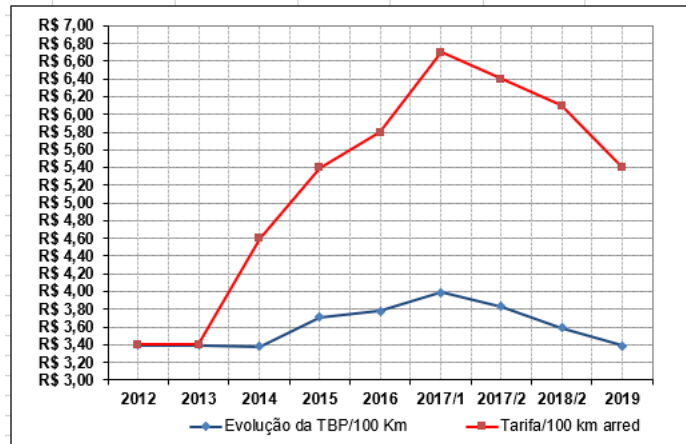
24. O quadro 5 a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento. As tarifas estão expostas no formato de tarifa por 100 km:

**Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário**

| Evento                                           | Data       | Valor da Tarifa/km | Variação % | Tarifa /100 km arredondada |
|--------------------------------------------------|------------|--------------------|------------|----------------------------|
| Proposta de Tarifa                               | 16/05/2012 | R\$ 0,03391        | -          | R\$ 3,40                   |
| 1ª Revisão Ordinária                             | 18/05/2014 | R\$ 0,04567        | 34,67%     | R\$ 4,60                   |
| 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária | 18/05/2015 | R\$ 0,05417        | 18,61%     | R\$ 5,40                   |
| 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária | 30/05/2016 | R\$ 0,05778        | 6,68%      | R\$ 5,80                   |
| 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária | 18/05/2017 | R\$ 0,06669        | 15,41%     | R\$ 6,70                   |
| 4ª Revisão Extraordinária                        | 26/05/2017 | R\$ 0,06404        | -3,98%     | R\$ 6,40                   |
| 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária | 29/06/2018 | R\$ 0,06136        | -4,19%     | R\$ 6,10                   |
| 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária | 04/10/2019 | R\$ 0,05417        | -11,72%    | R\$ 5,40                   |

25. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas estão ilustrados no gráfico seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual. A evolução das Tarifas estão apresentadas no formato de tarifa a cada 100 km:

**Gráfico 1 - Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Praticada**



#### 4. DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS

26. O Contrato de Concessão estabelece nas subcláusulas 16.3, 16.4, 16.5 e 16.6, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão (Ordinária e Extraordinária), reajuste e pela aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

27. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 5.6.2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172/2016 e nº 5.859/2019.

28. Alguns dos principais dispositivos contratuais e normativos estão descritos a seguir.

##### 4.1. Reajuste

29. Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados, dos quais pode-se destacar os itens xxxviii e xxxix, transcritos a seguir:

*“(xxxviii) Tarifa Básica de Pedágio (TBP): equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 0,03391 (três mil, trezentos e noventa e um centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a Categoria 1 de veículos incorporadas as revisões indicadas na subcláusulas 16.4 e 16.5.*

*“(xxxix) Tarifa de Pedágio (TP): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 16.3.”*

30. Vale transcrever o que dispõe a subcláusula 16.3 do Contrato de Concessão:

##### **“16.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio**

**16.3.1 A Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 16.1.7.

**16.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da **Tarifa de Pedágio** serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

**16.3.3 Do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio** será reduzido o **Fator X**, estabelecido de acordo com os percentuais da tabela abaixo:

| Período da Concessão                    | Fator X (%) |
|-----------------------------------------|-------------|
| Até o 5º ano do Prazo da Concessão      | 0,00        |
| Do 6º ao 10º ano do Prazo da Concessão  | 0,25        |
| Do 11º ao 15º ano do Prazo da Concessão | 0,50        |
| Do 16º ao 20º ano do Prazo da Concessão | 0,75        |
| Do 21º ao 25º ano do Prazo da Concessão | 1,00        |

**16.3.4 A Tarifa de Pedágio** será reajustada para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

(i) Na praça 1:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 61,9 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

(ii) Na praça 2:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 83,0 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

(iii) Na praça 3

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 77,8 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

(iv) Na praça 4

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 75,2 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

(v) Na praça 5:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 77,3 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

(i) Na praça 6:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 65,3 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

(i) Na praça 7

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 35,6 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator } X)$$

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

16.3.5 O **Fator X** será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade o setor rodoviário brasileiro e, caso se faça necessário, os valores estabelecidos na tabela da subcláusula 16.3.3 acima serão alterados para o período remanescente da **Concessão**, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao **Contrato de Concessão**.

16.3.6 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

16.3.7 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente.

16.3.8 O valor da **Tarifa de Pedágio** será autorizado mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**.

16.3.9 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a **Concessionária** autorizada a praticar a **Tarifa de Pedágio** reajustada caso não seja comunicada pela **ANTT** dos motivos para não concessão do reajuste.

16.3.10 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste Contrato, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as Partes deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as partes não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a ANTT deverá determinar o novo índice de reajuste."

31. Vale também transcrever o que dispõe o item (xx) da subcláusula 1.1.1, do Contrato de Concessão, quanto à definição do IRT:

"(xx) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio** e de outras variáveis definidas no **Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre novembro de 2008 e dois meses anteriores à data-base de reajuste **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula:  $\text{IRT} = \text{IPCA}_i / \text{IPCA}_o$  (onde:  $\text{IPCA}_o$  significa o número-índice do **IPCA** do mês de novembro de 2008, e  $\text{IPCA}_i$  significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**)."

32. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, que no seu art. 4º trata de metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário.

"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 números índices publicados."

#### 4.2. Revisão Ordinária e Extraordinária

33. A seguir são transcritas as subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária:

##### "16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela **ANTT** previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto na regulamentação da **ANTT**.

##### 16.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.5.1 É a revisão da **Tarifa Básica de Pedágio**, decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão** em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.1, quando cabíveis.

##### 16.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e do Desconto de Reequilíbrio

16.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e do **Desconto de Reequilíbrio** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

16.6.2 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**."

34. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

*"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:*

*I – relativamente ao exercício anual anterior:*

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;*
- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;*
- c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;*
- d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.*

*II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:*

- a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;*
- b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;*
- c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;*

*III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia."*

35. O art. 2º-A da referida Resolução trata dos eventos considerados nas revisões extraordinárias:

*"Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões:*

*I - decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, caso fortuito, fato da Administração, fato do príncipe ou alteração unilateral do contrato pelo Poder Concedente, em caráter emergencial, ou da ocorrência de outras hipóteses previstas expressamente no contrato de concessão;*

*II - que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária, ou que comprometa ou possa comprometer a solvência da Concessionária e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato".*

#### 4.3. Reequilíbrio Econômico-Financeiro

36. A subcláusula 20.1, transcrita a seguir, descreve o cabimento da recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato:

*"20.1 Cabimento da Recomposição*

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

*20.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 19.2 acima.*

*20.1.3 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato, em especial, as subcláusulas 8.1.6, 8.3.2, 16.1.8 e 34.12.1."*

37. A subcláusula 20.2, estabelece o procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária:

*"20.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária*

*20.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT".*

38. A subcláusula 20.4 estabelece os critérios e princípios para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

*"20.4 Critérios e Princípios para a Recomposição*

*20.4.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato.*

*20.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:*

*(i) na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos, entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;*

*(ii) na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório, necessárias a atender os Parâmetros de Desempenho, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 20.6;*

*(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 do fluxo de caixa descontado não avançado apresentado no Plano de Negócios, de modo a manter as condições efetivas da Proposta."*

#### 4.4. Riscos do Poder Concedente

39. A subcláusula 19.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

*"19.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:*

*19.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 19.1.9 acima, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;*

*19.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão;*

*19.2.3 descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente;*

*19.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;*

*19.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessionária, executada a legislação dos impostos sobre a renda.*

*19.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;*

*19.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário;*

*19.2.8 atraso das obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT, e não realização das obras previstas no PER que estão sob sua responsabilidade;*

*19.2.9 vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão vinculados à manutenção e operação, transferidos à Concessionária na Data de Assunção;*

*19.2.10 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na subcláusula 8.1.6, até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária; e*

*19.2.11 alterações no PER, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços."*

## 5. ANÁLISE

40. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, bem como sobre os dispositivos contratuais e normativos disponíveis, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica.
41. Em observância ao Contrato de Concessão, bem como ao preconizado no artigo 24º, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05/06/2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, e em observação ao pleito da Concessionária, procedeu-se à revisão da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.
42. A partir do disposto na Nota Técnica nº 1553/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3217620), de 14 de abril de 2020, foram realizados os cálculos preliminares de impacto na tarifa de pedágio, conforme a Nota Técnica nº 1121/2020/GEREF/SUINF/DIR (3041239), de 04/05/2020.
43. A Concessionária foi informada dos resultados preliminares por meio do Ofício nº 8339/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3305902), de 04/05/2020. De acordo com o inciso II do parágrafo 5º da Resolução nº 675/2004, é facultado à concessionária se manifestar no prazo de 15 (quinze) dias acerca de tais impactos.
44. A Concessionária solicitou, em sua Carta ECO101 GAC 0815 20 (3448122), de 19/05/2020, um prazo adicional de cinco dias, a vencer em 25/05/2020, para apresentar sua manifestação aos resultados preliminares. O prazo solicitado foi concedido no âmbito de competência da GEGEF por meio do Ofício nº 9786/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3452963), e no âmbito da GEFIR por meio do Ofício nº 9816/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3455331), ambos de 20/05/2020.
45. A manifestação da Concessionária foi enviada à GEGEF por meio da Carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129) e seus Anexos (3478130), de 25/05/2020.
46. Por fim, a Nota Técnica nº 2436/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3522727), de 27/07/2020 apresentou a análise complementar da GEFIR quanto à manifestação apresentada pela Concessionária.
47. A seguir, estão relacionados os principais documentos considerados na análise da 7ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária:

Processo nº 50500.406276/2019-53 (GEREF)

- i. Carta ECO101 GAC 02715 19 (1862090), de 04/11/2019: solicita reequilíbrio contratual referente ao IOF sobre financiamento do BNDES;
- ii. Despacho GREF 2442252, de 15/01/2020: solicita informações da GEFIR quanto ao cumprimento do contrato de concessão e percentual de desconto de reequilíbrio, se houver;
- iii. Despacho GEFIR 2720154, de 20/02/2020: informa não haver óbice ao pleito da Concessionária de revisão, e que as informações referentes ao Desconto de Reequilíbrio serão encaminhadas posteriormente;
- iv. Nota Técnica SEI Nº 1941/2019/GEREF/SUINF/DIR (2860505), de 01/07/2019: Receitas Extraordinárias do 6º Ano Concessão;
- v. Carta ECO101 GAC 00662 20 (2870589), de 03/03/2020, e Anexo 2926476, de 04/03/2020: encaminham volume de tráfego e eixos suspensos do 6º ano concessão;
- vi. Carta ECO101 GAC 02985 19 (2252809), de 12/12/2019: solicita da ANTT medidas para mitigar possível perda de tráfego nas estradas ES-388 e ES-477.
- vii. Ofício SEI Nº 635/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2433871), de 15/01/2020, que respondeu à carta ECO101 GAC 02985 19 (2252809), de 12/12/2019;
- viii. Carta ECO101 GAC 02869 19 (1988627), de 19/11/2019: envia pleitos de reequilíbrio contratual referentes à revisão do Fator X.
- ix. Ofício SEI Nº 18443/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2263075), de 16/12/2019, que respondeu à carta ECO101 GAC 02869 19 (1988627), de 19/11/2019;
- x. Carta ECO101 GAC 03169 19 (2304281), de 19/12/2019: lista os pleitos da Concessionária já enviados;
- xi. Nota Técnica nº 148/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR (3271083), de 08/04/2020: analisa a prestação de contas dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) da ECO101, referente ao 6º ano concessão;
- xii. Ofício SEI nº 692/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR-ANTT (3289858), de 08/04/2020: comunica a reprovação da prestação de contas do RDT à Concessionária;
- xiii. Nota Técnica nº 1121/2020/GEREF/SUINF/DIR (3041239), de 04/05/2020: os cálculos preliminares de impacto na tarifa de pedágio;
- xiv. Ofício nº 8339/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3305902), de 04/05/2020: informa à Concessionária os resultados preliminares da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP, e informa o prazo de 15 dias para manifestação;
- xv. Despacho GREF 3346597, de 06/05/2020: solicita à GEFIR apresentação, mesmo que parcial, do Desconto de Reequilíbrio relativo à meta do 7º ano concessão da ECO101, de modo a atender ao exposto no item a.1.2 do TC nº 024.813/2017-6 do Relatório de Fiscalização nº 351/2017 do Tribunal de Contas da União (TCU);
- xvi. Nota Técnica nº 1940/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR (3447732), de 17/05/2020: faz nova análise da prestação de contas do RDT referente ao 6º ano concessão, após reapresentação de documentos pela Concessionária;
- xvii. Ofício nº 8833/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR-ANTT (3447758), de 17/05/2020: comunica a aceitação da prestação de contas do RDT à Concessionária;
- xviii. E-mail GEGEF 3551706, de 05/06/2020: encaminha à Concessionária as planilhas de cálculo utilizadas na revisão tarifária em curso e na revisão tarifária anterior (6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária) para o levantamento da diferença de receita devido à correção dos percentuais dos Descontos de Reequilíbrio aplicados;
- xix. Carta ECO101 GAC 0815 20 (3448122), de 19/05/2020: solicitação da Concessionária de um prazo adicional de cinco dias para apresentar sua manifestação aos resultados preliminares da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP;
- xx. Ofício nº 9786/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3452963), de 20/05/2020: concede, no âmbito de competência da GREF, o prazo adicional solicitado de cinco dias para manifestação da Concessionária;
- xxi. Ofício nº 9816/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3455331), de 20/05/2020: concede, no âmbito de competência da GEFIR, o prazo adicional solicitado de cinco dias para manifestação da Concessionária;
- xxii. Carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129) e seus Anexos (3478130), de 25/05/2020: manifestação da Concessionária quanto aos resultados preliminares da revisão;

- xxiii. Atestado de Regularidade (3834527) e Relatório Consolidado de Fiscalização (3834522), ambos de 29/07/2020: com validade até 28/12/2020, apresentam que a Concessionária se encontra regular quanto aos aspectos econômico-financeiros;
- xxiv. PARECER n. 00339/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3911483), de 03/08/2020: resposta à última consulta encaminhada sobre a retroatividade na aplicação do Fator D somente sobre a tarifa de leilão, em razão do pleito da concessionária ECO050.

Processo nº 50500.428622/2019-54 (GEFIR)

- i. Nota Técnica nº 1553/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3217620), de 14/04/2020: análise da GEFIR quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER;
- ii. Nota Técnica nº 2436/2020/GEFIR/SUOD/DIR (3522727), de 27/07/2020: análise complementar da GEFIR quanto à manifestação apresentada pela Concessionária;

Processo nº 50500.308507/2019-64 (GEFIR)

- i. Despacho GEFIR 3111832, de 01/04/2020: informa o Desconto de Reequilíbrio, 2ª parte, referente ao 6º ano concessão da ECO101;

Processo nº 50500.070400/2020-71 (GEFIR)

- i. Despacho GEFIR 3864811, de 05/08/2020: informa o Desconto de Reequilíbrio Preliminar, 1ª parte, referente ao 7º ano concessão da ECO101.

48. Os eventos considerados na 7ª Revisão Ordinária e na 8ª Revisão Extraordinária foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO), com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 10,472%, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM) descritos abaixo:

- FCM1, de TIR igual a 8,01%, criado em 2015, por ocasião da 1ª Revisão Ordinária, aprovada por meio da Resolução ANTT nº 4.327/2014;
- FCM2, de TIR igual a 9,43%, criado em 2016, por ocasião da 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária, aprovadas por meio da Resolução ANTT nº 4.704/2015;
- FCM3 de TIR igual a 9,95%, criado em 2018, por ocasião da 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, aprovadas por meio da Deliberação ANTT nº 342/2018;
- FCM4 de TIR igual a 9,77%, criado em 2019, por ocasião da 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, aprovadas por meio da Deliberação ANTT nº 922/2019;
- FCM5, de TIR igual a 8,47%, criado em 2020 na presente revisão.

49. Os critérios para definição da Taxa Interna de Retorno (TIR) devido à inclusão de novos investimentos nos Fluxos de Caixa Marginais foram estabelecidos na Resolução ANTT nº 5.865, de 19 de dezembro de 2019, que atualiza e revisa a Metodologia para o Cálculo da Taxa de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal - WACC, de que trata o artigo 5º da Resolução nº 4.075, de 3 de abril de 2013. A Resolução nº 5.865/2019 estabelece, em seu Anexo V - Nota Técnica Nº 2786/2019/SUREG/DIR, a TIR de 8,47%.

50. O Quadro 6 a seguir descreve os eventos analisados no âmbito desta Nota Técnica:

| Quadro 6: Lista dos eventos analisados                                                   |         |                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------|
| Descrição                                                                                | Revisão | Forma do reequilíbrio              |
| Correção de IRT, arredondamento e atraso tarifário                                       | RO      | FCO, FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4       |
| Ajuste no percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)                             | RO      | FCO                                |
| Inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais                                   | RO      | FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4            |
| Receitas extraordinárias e custos associados                                             | RO      | FCO                                |
| Verba de aparelhamento da PRF                                                            | RO      | FCO                                |
| Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico                                              | RO      | FCO                                |
| Incidência de IOF nas operações de crédito do BNDES                                      | RO      | FCO                                |
| Atualização do tráfego na correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio | RO      | FCO, FCM1, FCM2 e FCM3             |
| Ajuste de fórmula e alíquota ISS - "Outras Receitas"                                     | RO      | FCO, FCM1, FCM2 e FCM3             |
| Alterações no cronograma PER                                                             | RO e RE | FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 |
| Rotas alternativas - ES-388 e ES-477                                                     | -       | Não aceito                         |
| Reajuste                                                                                 | -       | -                                  |

RO - Revisão Ordinária  
RE - Revisão Extraordinária

51. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas a seguir foram calculadas com base na TBP quilométrica vigente de R\$ 0,03383, publicada por meio da Deliberação ANTT nº 922/2019, que aprovou a 6ª Revisão Ordinária, a 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP da ECO101.

#### 5.1. 7ª Revisão Ordinária

52. Apresenta-se nos itens a seguir o detalhamento dos eventos considerados na presente revisão ordinária.

##### 5.1.1. Correção do IRT, arredondamento e atraso da tarifa

53. Este evento corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no ano anterior, compensando desta forma as perdas ou ganhos por diferença de IRT, arredondamento da tarifa e atraso no início da cobrança.

54. No que se refere ao arredondamento da tarifa vigente, para ser compensada a distorção decorrente da aplicação da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2019, foi realizada a substituição da tarifa média ponderada homologada pela tarifa média ponderada praticada, em todas as praças de pedágio, nos fluxos de caixa original e marginais, referentes ao ano 6.

55. O atraso na aprovação da 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária, autorizada pela Deliberação ANTT nº 922/2019, que deveria ocorrer em 18/05/2019 e só ocorreu em 04/10/2019, foi reequilibrado nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4, conjuntamente com a

correção do arredondamento tarifário aplicado na referida revisão, resultando nos impactos percentuais indicados no Quadro 7 a seguir:

**Quadro 7: Impactos devido ao Arredondamento e atraso do reajuste**

| Fluxo de Caixa | Varição percentual |
|----------------|--------------------|
| FCO            | -0,12599%          |
| FCM1           | 0,00768%           |
| FCM2           | -0,00216%          |
| FCM3           | -0,00005%          |
| FCM4           | 0,05543%           |

#### 5.1.2. Receitas extraordinárias e custos associados

56. Os valores das Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 6º ano Concessão (de 10/05/2018 a 09/05/2019), bem como os Custos Associados, foram analisados por meio da Nota Técnica nº 1941/2019/GEREF/SUINF (2860505). As receitas totalizaram R\$ 3.627.203,99 (a preços iniciais), e não houve Custos Associados aprovados.

57. O reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado pela inclusão dos valores no Fluxo de Caixa Original, resultando no seguinte impacto:

**Quadro 8: Impactos – Receitas Extraordinárias**

| Fluxo de Caixa | Varição percentual |
|----------------|--------------------|
| FCO            | -0,21097%          |

#### 5.1.3. Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

58. O Contrato de Concessão prevê, em sua subcláusula 14.1.1, o valor anual de R\$ 620.290,00 (seiscentos e vinte mil e duzentos e noventa reais), a preços iniciais (PI), destinado aos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT).

59. Conforme a Nota Técnica nº 148/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR (3271083) e Ofício SEI nº 692/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR-ANTT (3289858), ambos de 08/04/2020, a prestação de contas do RDT, referente ao 6º ano concessão, foi reprovada em vista o não atendimento dos artigos 41 e 44 da Portaria SUINF nº 68, de 06 de março de 2019.

60. Entretanto, após nova apresentação de prestação de contas da Concessionária, foi elaborada a Nota Técnica nº 1940/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR (3447732), de 17/05/2020, que aprovou o montante de R\$ 620.290,00 (seiscentos e vinte mil e duzentos e noventa reais), a preços iniciais, referente ao RDT do 6º ano concessão. A Concessionária foi informada da aprovação por meio do Ofício nº 8833/2020/COREM/GEREG/SUINF/DIR-ANTT (3447758), de 17/05/2020.

61. Em sua manifestação, apresentada por meio da Carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129), a Concessionária requereu "a aplicação do mérito reconhecido com base no Ofício SEI nº 8833/2020/COREM/GEREG/SUINF, com efeitos diretos no reajuste tarifário de maio/2020".

62. Desse modo, foi considerado o valor aprovado de RDT para o 6º ano concessão de R\$ 620.290,00. Por se tratar do valor total previsto contratualmente, não houve impacto na tarifa.

#### 5.1.4. Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real – Lei nº 13.103 – Lei dos Caminhoneiros

63. Trata-se do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que vem sendo feito desde a 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária.

64. 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".

65. Diante disso, a Concessionária encaminhou os dados apurados de perda devido aos eixos suspensos nas Praças de Pedágio para o 6º ano concessão, período de 10/05/2018 a 09/05/2019.

66. No que se refere à apuração dos dados informados pela Concessionária, cabe dizer que está em fase de implantação no Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da ANTT, o recebimento das imagens relativas aos veículos com eixos suspensos, nas diversas praças pedágio (incluindo a arrecadação eletrônica). A ideia é que sejam feitas duas auditorias em relação às imagens recepcionadas no CNSO:

- Através de leitura das placas das imagens recebidas (via OCR), as mesmas serão comparadas com o banco de dados do Denatran, permitindo expurgar do quantitativo de eixos suspensos anuais, veículos que não poderiam ter sido classificados como "eixos suspensos", como por exemplo: veículos de passeio, caminhões sem possibilidade de suspensão de eixos, etc..
- Através de vídeo analítico, que permite a comparação de imagens em relação a uma imagem padrão, será reavaliado o quantitativo de eixos suspensos em relação às imagens encaminhadas pela concessionária.

67. De posse do resultado destas auditorias será possível reavaliar e retificar, se for o caso, o quantitativo de eixos suspensos anuais informados pelas concessionárias.

68. Assim, por ocasião da última revisão foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em face da publicação da referida Lei, a partir dos percentuais projetados de eixos suspensos nas praças de pedágio do trecho concedido.

69. Na presente revisão, os percentuais projetados do 7º ano concessão até o fim da concessão (25º ano) foram substituídos pelos percentuais reais observados no 6º ano concessão. O Quadro 9 a seguir apresenta os percentuais de perda de receita nas Praças P1 a P7 considerados na revisão anterior e na revisão atual:

**Quadro 9: Percentuais de eixos suspensos da revisão anterior e da revisão atual**

| Praça de Pedágio | Percentual revisão anterior | Percentual revisão atual |
|------------------|-----------------------------|--------------------------|
| P 1              | 8,80%                       | 8,14%                    |
| P 2              | 7,92%                       | 7,08%                    |
| P 3              | 9,51%                       | 6,40%                    |
| P 4              | 6,47%                       | 6,32%                    |
| P 5              | 7,89%                       | 6,59%                    |
| P 6              | 8,73%                       | 8,83%                    |
| P 7              | 7,45%                       | 6,78%                    |

70. O Quadro 10 seguinte apresenta o impacto percentual sobre a TBP vigente em função do reequilíbrio feito:

**Quadro 10: Impacto percentual devido ao ajuste dos percentuais de eixos suspensos no FCO**

| Fluxo de Caixa | Impacto   |
|----------------|-----------|
| FCO            | -1,21036% |

71. Ressalta-se que na próxima revisão, serão realizados ajustes nas projeções baseados nos volumes efetivamente observados.

#### 5.1.5. Inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais

72. Conforme disposto na subcláusula 20.5.4 do Contrato de Concessão e no Artigo 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014 e nº 4.727/2015 e nº 5.859/2019, o tráfego projetado nos Fluxos de Caixa Marginais deve ser substituído anualmente pelo tráfego real do ano anterior.

73. Cabe ressaltar que os dados de tráfego considerados na presente revisão foram confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária para fins de verificar a aderência das informações apresentadas.

74. Dessa forma, procedeu-se à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real no ano 6, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no Quadro 11 a seguir:

**Quadro 11: Impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo real**

| Fluxo de Caixa | Varição percentual |
|----------------|--------------------|
| FCM1           | 0,06105%           |
| FCM2           | -0,00023%          |
| FCM3           | 0,00581%           |
| FCM4           | 0,06497%           |

#### 5.1.6. Incidência de IOF nas operações de crédito do BNDES

75. A Concessionária solicitou, em sua Carta ECO101 GAC 02715 19 (1862090), o reequilíbrio econômico financeiro referente ao IOF cobrado nas operações junto ao BNDES. O Quadro 12 a seguir apresenta os valores solicitados pela Concessionária:

**Quadro 12: Pleito de reequilíbrio IOF ECO 101**

| Data Liberação | Valor Liberado | Valor IOF    | Índice correção | Valor IOF base contrato | Anexo      |
|----------------|----------------|--------------|-----------------|-------------------------|------------|
| 26/09/2018     | 5.613.374,85   | 105.334,98   | 1,71623         | 61.375,74               | extrato 01 |
| 26/09/2018     | 24.338.852,93  | 456.718,58   | 1,71623         | 266.117,13              | extrato 02 |
| 18/12/2018     | 20.000.000,00  | 375.300,00   | 1,71623         | 218.676,81              | extrato 03 |
| 18/03/2019     | 26.798.548,00  | 502.874,75   | 1,71623         | 293.011,04              | extrato 04 |
| 18/03/2019     | 2.977.616,00   | 55.874,96    | 1,71623         | 32.556,78               | extrato 05 |
| 19/06/2019     | 11.177.093,32  | 209.738,16   | 1,79475         | 116.861,80              | extrato 06 |
| 19/06/2019     | 9.316.816,62   | 174.830,06   | 1,79475         | 97.411,72               | extrato 07 |
| TOTAL          | 100.222.301,72 | 1.880.671,49 |                 | 1.086.011,02            |            |

*Tabela retirada da Carta ECO101 GAC 02715 19*

76. Quando da assinatura do Contrato de financiamento, estava em vigência o Decreto nº 6.306/2007, que estabelecia alíquota “zero” para operações de crédito efetuadas pelo BNDES. Entretanto, em 31 de agosto de 2015, foi publicado o Decreto nº 8.511/2015, passando a haver incidência de IOF nessas operações.

77. O Parecer n. 01668/2016/PF-ANTT/PGF/AGU concluiu que tal cobrança caracteriza modificação tributária, tendo a Concessionária direito ao reequilíbrio pleiteado.

78. Na presente revisão, serão reequilibrados os eventos referentes ao 6º ano concessão, período que vai de 10/05/2018 a 09/05/2019. Os demais valores, referentes ao 7º ano concessão, deverão ter seu reequilíbrio pleiteado na próxima revisão da TBP.

79. Cabe citar que a Concessionária, em sua manifestação na Carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129) quanto ao cálculo preliminar tarifário, não se opôs ao reequilíbrio dos eventos ocorridos no 6º ano concessão na presente revisão, informando que os eventos referentes ao 7º ano concessão serão reapresentados na próxima revisão tarifária.

80. Assim, o montante recolhido de IOF de R\$ 1.496.103,27, a preços correntes (R\$ 871.737,50, a preços iniciais), referente aos valores liberados no 6º ano concessão, foram lançados no FCO, resultando no impacto percentual sobre a TBP mostrado no Quadro 13 a seguir:

**Quadro 13: Impactos - IOF**

| Fluxo de Caixa | Impacto  |
|----------------|----------|
| FCO            | 0,06631% |

#### 5.1.7. Correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio

81. A correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da ECO101 foi abordada no item 5.2.8 da Nota Técnica SEI nº 1987/2019/GEREF/SUINF/DIR (DOC.SEI 0659503), no item 3.1 da Nota Técnica SEI nº 2256/2019/GEREF/SUINF/DIR (DOC.SEI 0806841), e, por fim, retificada no item 3.1 da Nota Técnica SEI nº 2650/2019/GEREF/SUINF/DIR (1083415).

82. Considerando o ajuste dos Descontos de Reequilíbrios que deveriam ter sido aplicados na 4ª Revisão Ordinária (de 0,22460% em vez de 0%) e na 5ª Revisão Ordinária (de 0,77710% em vez de 0,43%), foi apurada a diferença de receita de pedágio auferida e a receita devida, para o 5º, o 6º e o 7º anos concessão, a partir dos valores de tarifa não arredondadas, dos dados reais de tráfego equivalente.

83. Na ocasião, projetou-se o tráfego do 6º e 7º anos concessão, com base nos dados reais do 5º ano concessão, para proceder o reequilíbrio.

84. Portanto, para a presente revisão tarifária, de posse dos dados reais de tráfego do 6º ano concessão, foi feito o cálculo compensatório referente à projeção feita dos dados de tráfego do 6º ano concessão, substituindo pelos valores reais. Na próxima revisão, quando estiverem disponíveis os dados reais de tráfego equivalente do 7º ano concessão, deverá ser feito cálculo compensatório referente à projeção dos dados de tráfego e seus valores reais.

85. Em sua carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129), a Concessionária solicitou a apresentação dos cálculos realizados na apuração dos montantes correspondentes à correção do Desconto de Reequilíbrio e manifestou discordância com base nos seguintes argumentos:

"Ocorre que, de acordo com o Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, o Desconto de Reequilíbrio deve ser aplicado apenas sobre a tarifa do FCO. Fato considerado a partir da 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP, revisão na qual já se possuía os dados reais até o 5º ano concessão. Logo, apenas para o tráfego real do 6º ano deve-se aplicar essa correção.

A Concessionária ressalta ainda discordar dessa Agência, quanto a aplicação do desconto de reequilíbrio sobre o FCO apenas da 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP, uma vez que obteve descontos indevidos nas tarifas dos Fluxos de Caixas Marginais em anos anteriores."

86. Apresentamos a seguir o Art. 4º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece que o Desconto de Reequilíbrio deve ser aplicado apenas sobre a TBP do FCO:

"Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM."

87. A 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO101, publicada por meio da Deliberação nº 342, de 27/06/2018, é anterior à vigência da Resolução ANTT nº 5.850/2019. Assim, naquela revisão, o Desconto de Reequilíbrio incidiu na TBP final, composta pela tarifa referente ao FCO e FCM, diferentemente do relatado na manifestação da Concessionária. Desse modo, os cálculos realizados para a correção do percentual de Desconto de Reequilíbrio devido para aquela revisão considerou tal incidência.

88. Cabe citar, ainda, a Nota Técnica nº 2650/2019/GEREF/SUINF/DIR (1083415), de 23/08/2019, que apresentou análise econômico-financeira acerca da 6ª Revisão Ordinária, da 7ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da TBP do Contrato de Concessão firmado com a ECO101 Concessionária de Rodovias S/A. A citada Nota Técnica conclui que os eventos passados não possuem efeito retroativo quanto ao que foi estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.850/2019, em conformidade com o entendimento do Despacho nº 10737/2019/PF-ANTT/PGF/AGU. Assim, a correção dos períodos passados de aplicação do Desconto de Reequilíbrio nas revisões da ECO101 deve considerar a interpretação vigente na época de sua ocorrência, ou seja, sua incidência se dá na tarifa composta pelo FCO e FCM nas revisões anteriores à vigência da Resolução ANTT nº 5.850/2019.

89. Ainda cabe destacar o disposto no PARECER n. 00339/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3911483), que respondeu uma última consulta encaminhada sobre a retroatividade na aplicação do Fator D somente sobre a tarifa de leilão, em razão do pleito da concessionária ECO050, por meio da Carta ECO050-GAC-0238-2020. No referido Despacho consta:

"Com base nos argumentos técnicos apresentados na Nota Técnica nº 001/2018/SUINF, os quais demonstram o desequilíbrio econômico-financeiro em razão da incidência do Fator D no FCM, e considerando que o contrato de concessão é omissivo quanto a este tema, seria possível promover o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, e retificar as análises procedidas na 1ª, 2ª e 3ª Revisões Ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2013?"

55. Não. Juridicamente não pode ser considerada a ocorrência de desequilíbrio econômico financeiro do contrato no momento anterior à edição da Resolução ANTT nº 5.850, de 2019. A uma, porque as disposições contratuais admitem tanto uma interpretação literal que implique na incidência do Fator D sobre o FCO + FCM, como também uma interpretação teleológica que implique na incidência do Fator D somente sobre o FCO. A duas, porque a orientação geral que vigorava nessa Agência quando estabelecida a equação entre encargos e vantagens dos contratos de concessão rodoviária da 3ª Etapa do PROCROFE era pela aplicação de uma interpretação literal. A três, porque a opção dessa Agência pela alteração da orientação geral mediante edição de um novo Regulamento vai ao encontro de uma Administração consensual que privilegie a participação e controle social. A quatro, porque o nosso ordenamento jurídico impõe a observância do princípio da isonomia e da segurança jurídica na adoção de nova interpretação pela Administração Pública." (Grifo nosso)

90. Desse modo, resta claro a impossibilidade da retroatividade do entendimento relativo à incidência do Desconto de Reequilíbrio somente sobre a tarifa do FCO, para as revisões ocorridas em momento anterior à edição da Resolução ANTT nº 5.850, de 2019.

91. As planilhas de cálculo utilizadas na revisão tarifária em curso (7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária) e na revisão tarifária anterior (6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária) para o levantamento da diferença de receita devido à correção dos percentuais dos Descontos de Reequilíbrio aplicados foram enviadas à Concessionária anexadas ao e-mail GEGEF 3551706, de 05/06/2020, em atendimento à sua solicitação.

92. Isto posto, a atualização das diferenças de receita calculadas para o 6º ano concessão, devido à substituição do tráfego projetado usado pelo real estão mostradas no Quadro 14 a seguir:

**Quadro 14: Diferença de Receita devido à correção dos percentuais dos Descontos de Reequilíbrio aplicados**

| Ano concessão                | FCO<br>(R\$ a PI)     | FCM1<br>(R\$ a PI) | FCM2<br>(R\$ a PI) | FCM3<br>(R\$ a PI) |
|------------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Ano 6                        | 394.655,83            | 5.949,59           | 680,29             | 600,10             |
| <b>Total a ser revertido</b> | <b>R\$ 401.885,81</b> |                    |                    |                    |

93. Desse modo, os valores das diferenças de receita foram lançados nos respectivos Fluxos de Caixa, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP mostrados no Quadro 15 a seguir:

**Quadro 15: Impactos – Correção do Desconto de Reequilíbrio**

| Fluxo de Caixa      | FCO       | FCM1      | FCM2       | FCM3        |
|---------------------|-----------|-----------|------------|-------------|
| Variação percentual | -0,00052% | -0,00001% | -0,000001% | 0,00000004% |

#### 5.1.8. Ajuste de fórmula e alíquota ISS - "Outras Receitas"

94. Apuramos a necessidade de correção das fórmulas de Receitas Financeiras nas abas FCO, FCM1, FCM2 e FCM3, para que houvesse a incidência do percentual de 2,5% de Receitas Financeiras sobre os valores de Desconto de Reequilíbrio corrigidos como "Outras Receitas". Essa correção se deve ao fato de que os valores de Desconto de Reequilíbrio que estão sendo descontados da tarifa, quando foram auferidos como Receita Tarifária nos anos anteriores, tiveram a incidência desse percentual de 2,5%.

95. Seguindo o mesmo raciocínio, também foi ajustado na planilha a alíquota de ISS incidente sobre o valor de "Outras Receitas", que estava como 0% nos fluxos de caixa marginais. Foi inserida a alíquota de ISS vigente, de 4,89%, no FCM1, FCM2 e FCM3, para incidir sobre o valor de "Outras Receitas", onde foi reequilibrado essas correções de descontos de reequilíbrio.

96. Desse modo, os ajustes procedidos resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP mostrados no Quadro 16 a seguir:

**Quadro 16: Impactos – Ajuste de fórmula e alíquota ISS - "Outras Receitas"**

| Fluxo de Caixa      | FCO       | FCM1     | FCM2     | FCM3      |
|---------------------|-----------|----------|----------|-----------|
| Variação percentual | -0,00129% | 0,00002% | 0,00003% | 0,000001% |

#### 5.1.9. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

97. A GEFIR propôs a revisão do cronograma financeiro da Concessão, tendo em vista as inexecuções/reprogramações de obras e serviços no Programa de Exploração da Rodovia (PER) por meio da Nota Técnica nº 1553/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3217620), de 14/04/2020, e da Nota Técnica nº 2436/2020/GEFIR/SUOD/DIR (3522727), de 27/07/2020. As referidas notas técnicas constam no processo nº 50500.428622/2019-54, com os devidos detalhamentos e motivações. O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resultou nos impactos percentuais do Quadro 17 abaixo:

Quadro 17: Impactos das alterações do PER – 7ª Revisão Ordinária

| Itens revisados                                                                                                                                                        | PER         | Tipo | Varição    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|------------|
| <b>Revisões Ordinárias</b>                                                                                                                                             |             |      |            |
| <b>Fluxo de Caixa Original</b>                                                                                                                                         |             |      |            |
| VERBA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO                                                                                                                                         | 10.1        | COp  | -0,02037%  |
| Ampliações (duplicação) - Subtrecho C: do km 190,5 ao km 228,9 (exceto SEG-3 e SEG-4)                                                                                  | 4.1.2.4.5.1 | Inv  | 0,02189%   |
| Duplicações - Subtrecho E: do km 255,8 ao km 305,8                                                                                                                     | 4.1.2.4.7   | Inv  | 0,10337%   |
| Duplicações - Subtrecho F: do km 305,8 ao km 357,0                                                                                                                     | 4.1.2.4.8   | Inv  | -0,00739%  |
| 16 Passarelas até o 5º ano                                                                                                                                             | 4.1.1.1.1   | Inv  | 0,01567%   |
| Execução de contornos - Contorno de Iconha                                                                                                                             | 4.1.2.1     | Inv  | -0,13892%  |
| Melhorias em intersecções e acessos - 16 Interconexões Diamante até o 5º ano                                                                                           | 4.1.2.3.5   | Inv  | 0,01044%   |
| Melhorias em intersecções e acessos - 14 Interconexões Trombeta até o 5º ano                                                                                           | 4.1.2.3.7   | Inv  | 0,00422%   |
| Retificações de traçado - km 329 ao km 331,2                                                                                                                           | 4.1.2.2.6   | Inv  | 0,00319%   |
| Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas                                                                                                                    | 8.11.1.3    | Inv  | -0,00311%  |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas                                                                                                                     | 8.11.1.4    | COp  | 0,00888%   |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas                                                                                                                     | 8.7.8.3     | COp  | 0,0000004% |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas                                                                                                                     | 8.10.2.3    | COp  | -0,02629%  |
| Implantação e reforma dos postos e delegacias da PRF                                                                                                                   | 8.2.5       | Inv  | 0,00016%   |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas dos postos e delegacias da PRF - Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas dos postos e delegacias da PRF | 8.2.6       |      | 0,03320%   |
| <b>Fluxo de Caixa Marginal 1</b>                                                                                                                                       |             |      |            |
| Operação da Rodovia: Operação de Equipamentos de Sinalização Semafórica                                                                                                | 8.7.9       | COp  | 0,00849%   |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 8.7.9 - OPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA                                                                                    | 14.5        | COp  | 0,00053%   |

## 5.1.10. Rotas alternativas - ES-388 e ES-477

98. A Concessionária enviou a carta ECO101 GAC 02985 19 (SEI nº 2252809), que solicita a avaliação da Agência quanto às medidas para mitigar a possível perda de tráfego decorrente da implantação de melhorias nas estradas ES-388 e ES-477 por parte do Departamento de Estradas de Rodagem do Espírito Santo (DER/ES), que admitiriam fugas da cobrança de pedágio na Praça 05 - Guarapari da ECO101. Solicita, ainda, que seja implantada uma praça de arrecadação unidirecional na intersecção do km 321 oportunamente.

99. A Concessionária argumenta que, conforme estabelece o Contrato referente ao Edital de Concessão nº 01/2011, em sua cláusula 19.2.6, é de responsabilidade do Poder Concedente a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de tarifa de pedágio, e que, quando da assinatura do Contrato de Concessão, não havia informações públicas quanto à melhoria dos sistemas rodoviários ES-388 e ES-477.

100. Em resposta, foi enviado à ECO101 o Ofício SEI Nº 635/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2433871), informando não caber as medidas solicitadas, conforme segue:

"Abaixo, transcrevemos as cláusulas 19.1.1 e 19.2.6 do Contrato, que tratam da alocação de riscos da concessão:

## "19 Alocação de Riscos

19.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 19.2, a **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **Concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

19.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**, com exceção do disposto na subcláusula 20.8;

(...)

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

(...)

19.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de **Tarifa de Pedágio**, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do **Contrato**, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

(...)"

Conforme estabelece a cláusula 19.1.1, constitui risco da Concessionária o volume de tráfego em desacordo com sua projeção.

Já a cláusula 19.2.6 estabelece, expressamente, que não é de responsabilidade da Concessionária, e sim do Poder Concedente, a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de tarifa de pedágio. Ocorre que as estradas ES-388 e ES-477 não constituem novas rotas, visto que já existiam quando da assinatura do Contrato de Concessão. A implantação de melhorias nas referidas vias não caracteriza implantação de novas rotas ou caminhos alternativos.

Assim, entende-se não caber, para a situação relatada na carta ECO101 GAC 02985 19, medidas para mitigar a perda de tráfego e implantação de uma praça de arrecadação unidirecional na intersecção do km 321 em decorrência da implantação de melhorias nas estradas ES-388 e ES-477."

101. A ECO101, em sua carta de manifestação ECO101 GAC 01312 2020 (3478129), reiterou o entendimento de que as rodovias ES-388 e ES-477 constituem alternativas não pedagiadas ao uso da BR-101/ES/BA, não apresentando argumentos novos, e solicitou que sejam tratadas no processo nº 50500.425461/2019-47.

102. Reiteramos que as medidas solicitadas para mitigar a suposta perda de tráfego e implantação de uma praça de arrecadação unidirecional não são cabíveis, conforme o Ofício SEI Nº 635/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2433871) supracitado.

## 5.1.11. Efeito da 7ª Revisão Ordinária

103. Os efeitos da 7ª Revisão Ordinária nos Fluxos de Caixa Original e Marginais alteram a TBP vigente de R\$ 0,03383 para R\$ 0,03340, representando um decréscimo de -1,29%.

## 5.2. 8ª Revisão Extraordinária

## 5.2.1. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

104. Para a 8ª Revisão Extraordinária foram considerados as alterações do PER (inclusões) propostas na Nota Técnica nº 1553/2020/GEFIR/SUINF/DIR (3217620), de 14/04/2020, e da Nota Técnica nº 2436/2020/GEFIR/SUOD/DIR (3522727), de 27/07/2020. As referidas notas técnicas constam no processo nº 50500.428622/2019-54, com os devidos detalhamentos e motivações. O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resultou nos impactos percentuais no Quadro 18 abaixo:

| Quadro 18: Impactos das alterações do PER – 8ª Revisão Extraordinária            |        |      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------|------|----------|
| Itens revisados                                                                  | PER    | Tipo | Varição  |
| <b>Revisões Extraordinárias</b>                                                  |        |      |          |
| <b>Fluxo de Caixa Marginal 1</b>                                                 |        |      |          |
| Recuperação da Rodovia - PAVIMENTO                                               | 2.1    | Inv  | 0,70958% |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 2.1 - Recuperação da Rodovia: Pavimento                 | 14.10  | COp  | 0,06923% |
| <b>Fluxo de Caixa Marginal 5</b>                                                 |        |      |          |
| Custos Financeiros com Postagens - Contratuais                                   | 8.7.10 | COp  | 0,24078% |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 8.7.10 - Custos Financeiros com Postagens - Contratuais | 14.11  | COp  | 0,01502% |
| Recuperação da Rodovia - PAVIMENTO                                               | 2.1.1  | COp  | 1,63621% |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 2.1.1 - Recuperação da Rodovia: Pavimento               | 14.12  | COp  | 0,10210% |

## 5.2.2. Efeito da 8ª Revisão Extraordinária

105. Os efeitos da 8ª Revisão Extraordinária alteram a TBP referente à 7ª Revisão Ordinária de R\$ 0,03340 para R\$ 0,03433, representando um acréscimo de 2,81%.

## 5.3. Efeito da 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária

106. O efeito combinado da 7ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 0,03383 para R\$ 0,03433, representando um acréscimo de 1,48%.

## 5.4. Desconto de Reequilíbrio (DR)

107. Sobre o Desconto de Reequilíbrio (DR) é importante ressaltar que a apuração do mesmo pela GEFIR é feito em duas partes: a **1ª parte** trata dos atrasos ou inexecuções de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e a **2ª parte** trata da apuração dos indicadores relativos à qualidade do Pavimento e da Sinalização estabelecidos no Capítulo 4 do PER (obras e serviços de caráter não obrigatório).

108. Na revisão tarifária anterior, foi aplicado o percentual de Desconto de Reequilíbrio sobre a TBP de 10,9524%, em conformidade com o Despacho SEI nº 0483419, de 06/06/2019, e com o Parecer Técnico nº 120/2019/GEFIR/SUINF, de 19/02/2019 (fl. 27 do Doc. SEI nº 0007348). Desse valor total, 0,02624% é referente às obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (1ª Parte do Desconto de Reequilíbrio) do 6º ano concessão, e 10,6900% é referente a parâmetros de desempenho (2ª Parte do Desconto de Reequilíbrio) do 5º ano concessão. Para a presente revisão, não foi apresentado qualquer retificação dos percentuais por parte da GEFIR.

109. Em razão da data de término do ano concessão da Eco101 (em 09/05) e da data de reajuste/revisão (em 18/05) serem muito próximas, o que dificulta a aprovação da 2ª parte do Desconto de Reequilíbrio em tempo hábil para ser aplicado na revisão imediatamente posterior ao término do ano concessão, tem-se adotado a aplicação da 1ª parte do DR relativa ao ano concessão imediatamente anterior à data de reajuste/revisão somada à 2ª parte do DR relativa ao segundo ano concessão anterior à data de reajuste/revisão. Portanto, para o Desconto de Reequilíbrio que incidiu na 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária não cabe qualquer correção.

110. Cabe lembrar que a adoção desse procedimento buscou-se atender o disposto no Relatório de Fiscalização nº 351/2017 do TCU (TC nº 024.813/2017-6), que trata de auditoria nos processos de revisão tarifária dos contratos de concessão rodoviária da ANTT, em que na proposta de encaminhamento do referido Relatório, constam, dentre outros, os itens a seguir, que tratam da aplicação do Desconto de Reequilíbrio:

*"a.1) descumprimento da cláusula 22.6.4.ii dos contratos de concessão da 3ª Etapa do Procafe, uma vez que não se observa a aplicação automática e imediata do Fator D, bem como das possíveis medidas para corrigir/mitigar a situação, particularmente:*

*(...)*

*a.1.2) possibilidade de incidência da tarifa na revisão ordinária imediatamente subsequente de percentuais provisórios de Fator D, ainda que passíveis de correção em revisão posterior, tendo-se por base:*

*(...)"*

111. Para ser aplicado na presente revisão, foi encaminhado o valor da 2ª parte do Desconto de Reequilíbrio referente ao 6º ano concessão da ECO101, por meio do Despacho GEFIR 3111832, de 01/04/2020:

## Quadro 19: Fator D Consolidado para o 6º ano de concessão – 2ª Parte

|                    |          |
|--------------------|----------|
| Fator D - 2ª Parte | 15,6100% |
|--------------------|----------|

112. Adicionalmente, o Despacho GEFIR 3864811, de 05/08/2020, informou o Desconto de Reequilíbrio Preliminar do 7º ano concessão, 1ª parte, referente às obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (1ª Parte do Desconto de Reequilíbrio), no valor de 0,0717%.

113. Portanto, para a presente revisão tarifária, será aplicado o percentual de Desconto de Reequilíbrio de 15,6100%, referente à 2ª Parte do 6º ano de concessão, somado ao Desconto de Reequilíbrio de 0,0717%, referente à 1ª Parte do 7º ano concessão, a exemplo do que foi adotado na revisão tarifária anterior, totalizando o Desconto de Reequilíbrio de **15,6817%** a ser aplicado sobre a tarifa obtida nesta 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária.

114. Conforme o Art. 4º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, o Desconto de Reequilíbrio deve ser aplicado apenas sobre a TBP do FCO.

*"Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM."*

115. Sobre a Carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129), que solicita a revisão da composição da tarifa básica de pedágio, apresentada preliminarmente para manifestação da concessionária, visto que foi observado erro material na planilha utilizada pela ANTT para o cálculo tarifário, em que não foi somado o valor da tarifa calculada no FCM5 à tarifa reajustada com Fator D, informamos que o erro material foi devidamente corrigido na planilha de cálculo final.

## 5.5. Aplicação do Fator X

116. A Concessionária, em sua Carta ECO101 GAC 02869 2019, de 19/11/2019 (1988627), alega que o estudo de mercado previsto na sub cláusula 16.3.5 não foi realizado pela ANTT e que não existe regulamentação acerca dos elementos que indiquem ganhos de produtividade no setor rodoviário brasileiro para revisão do Fator X, e solicita, por isso, que sua aplicação seja desconsiderada. Alega, ainda, necessidade de tratamento isonômico em relação às demais concessões, e o fato de não ter ocorrido ganhos de produtividade na Concessão.

117. O Ofício SEI Nº 18443/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2263075), de 16/12/2019, em resposta, informou a impossibilidade de supressão provisória de qualquer percentual de Fator X, visto que há previsão contratual expressa de aplicação do mesmo. Informou, ainda, o que segue:

"(...)informamos a impossibilidade de supressão provisória de qualquer percentual de Fator X, visto que há previsão contratual expressa de aplicação do mesmo.

Entretanto, quando da conclusão dos estudos de mercado pela ANTT e o devido estabelecimento da metodologia de aferição do Fator X, previsto na Agenda Regulatória 2019-2020 desta Agência, é possível que sejam revistos os percentuais de Fator X constantes da Tabela da subcláusula 16.3.3 do contrato de concessão.

Adicionalmente, transcrevemos parte do Despacho GREG (doc SEI nº 2252530), de 13/12/2019, área responsável pela Agenda Regulatória:

"2. A Concessionária alega não ser aplicável a tabela referente ao Fator X prevista na subcláusula 16.3.3, uma vez que a subcláusula 16.3.5 demandaria a revisão dos percentuais definidos contratualmente por meio da elaboração de estudo de mercado pela ANTT. Vejamos:

"16.3.3 Do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será deduzido o Fator X, estabelecido de acordo com os percentuais da tabela abaixo:

| Período de Concessão                    | Fator X (%) |
|-----------------------------------------|-------------|
| Até o 5º ano do Prazo de Concessão      | 0,00        |
| Do 6º ao 10º ano do Prazo de Concessão  | 0,25        |
| Do 11º ao 15º ano do Prazo de Concessão | 0,50        |
| Do 16º ao 20º ano do Prazo de Concessão | 0,75        |
| Do 21º ao 25º ano do Prazo de Concessão | 1,00        |

"16.3.5 o Fator X será revisado, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade o setor rodoviário brasileiro e, caso se faça necessário, os valores estabelecidos na tabela da sub cláusula 16.3.3 acima serão alterados para o período remanescente da Concessão, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão."(...)

3. Da interpretação do Contrato, entende-se que o Fator X, de fato, deverá ser revisado quinquenalmente, vinculando a ANTT nesse sentido. Contudo, diferentemente dos contratos mais modernos da 3ª etapa de concessões, o Contrato da ECO101 prevê a tabela acima reproduzida, definindo percentuais entendidos como provisórios até que sobrevenham estudos de mercado a serem realizados pela ANTT.

4. Essa especificidade, em nosso entendimento, diferencia o contrato em tela dos demais que preveem a aplicação do Fator X, de forma que não há que se suprir provisoriamente qualquer percentual de Fator X, uma vez que tal previsão já está gravada contratualmente. Se assim não fosse, indaga-se qual seria a finalidade da referida tabela.

5. Outrossim, ressaltamos que o estabelecimento de metodologia para a aferição do Fator X consta da Agenda Regulatória 2019-2020, com indicação de prioridade, devendo ter o seu desenvolvimento concluído dentro do período. A partir da publicação desse instrumento regulatório, a ANTT terá condições de proceder aos referidos estudos de mercado, eventualmente podendo revisar o valor a ser aplicado para a ECO101."

118. A Carta ECO101 GAC 01312 2020 (3478129) com a manifestação da Concessionária quanto aos efeitos preliminares da presente revisão, além dos argumentos referentes ao Fator X já apresentados anteriormente em sua Carta ECO101 GAC 02869 2019 (1988627), alegou que "Essa situação fica ainda mais evidente quando observadas as manifestações de esclarecimentos sobre o Edital nº. 001/2001 – BR-101/ES/BA. Ao contrário do que foi aplicado no presente caso, a Comissão de Outorga da ANTT, em documento que integra o Edital em referência, reconheceu que é impossível medir "ganhos de produtividade" antes da operação do negócio e da necessidade regulamentação por parte da agência para posterior aplicação ao caso concreto, com participação social, para aplicar o instituto".

119. Entretanto, reafirmamos que o Contrato de Concessão, em sua cláusula 16.3.3, estabelece expressamente a previsão de aplicação do Fator X. A eventual revisão dos percentuais de Fator X dependem de estudos de mercado a serem realizados pela ANTT, e são aplicáveis ao período remanescente da Concessão, a partir da conclusão de tal revisão de percentuais.

120. Nesse sentido, informamos que a Agenda Regulatória 2019-2020 da ANTT possui o projeto *Metodologia de cálculo do Fator X* em andamento. Atualmente, o projeto se encontra na fase de elaboração de Nota Técnica/Análise de Impacto Regulatório e Minuta de Resolução, para posterior submissão a Audiência Pública.

121. Assim, considerando que a Concessão se encontra no 7º ano, **será deduzido o Fator X de 0,25% do reajuste da TBP**, conforme estabelece o Contrato de Concessão em sua cláusula 16.3.3.

## 5.6. Reajuste

122. A atualização monetária da TBP considerou o Índice de Reajuste Tarifário (IRT), calculado a partir do quociente entre o número índice do IPCA de março/2020 (5.348,49) e o número índice do IPCA de novembro/2008 (2.884,78):

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{5.348,49}{2.884,78} = 1,85404$$

123. Sendo o IRT definitivo, calculado para março de 2020, de 1,85404, com a aplicação do Fator X de 0,25%, tem-se o reajuste de 1,84940, representando um reajuste final de 3,30%, com vigência de 18 de maio de 2020 a 17 de maio de 2021.

### 5.6.1. Atualização da TBP

124. Considerando-se os eventos analisados acima, identificam-se os novos valores para a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica no Quadro 20 a seguir:

| Quadro 20: Composição da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica |                                             |                                              |          |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------|----------|
| Evento                                                         | TARIFA VIGENTE<br>(6º RO, 7º RE e Reajuste) | TARIFA PROPOSTA<br>(7º RO, 8º RE e Reajuste) | VARIAÇÃO |
|                                                                |                                             |                                              |          |

|                               |             |             |                     |
|-------------------------------|-------------|-------------|---------------------|
| TBP Final                     | R\$ 0,03383 | R\$ 0,03433 | 1,48%               |
| Revisão Ordinária             | -           | R\$ 0,03340 | -1,29% <sup>1</sup> |
| Revisão Extraordinária        | -           | R\$ 0,03433 | 2,81% <sup>2</sup>  |
| IRT                           | 1,79475     | 1,85404     | 3,30%               |
| IRT com Fator X               | 1,79027     | 1,84940     | 3,30%               |
| Tarifa reajustada             | R\$ 0,06057 | R\$ 0,06350 | 4,83%               |
| Desconto de Reequilíbrio (DR) | 10,9524%    | 15,6817%    | -                   |
| Tarifa reajustada com DR      | R\$ 0,05417 | R\$ 0,05417 | 0,01%               |

<sup>1</sup>Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

<sup>2</sup>Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

125. Considerando as subcláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se nos quadros abaixo as Tarifas de Pedágio para a categoria 1 em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, e a variação em relação a tarifa praticada no ano anterior:

*Tarifa de Pedágio = TCP x Tarifa Básica de Pedágio x IRT (1 – Fator X)*

Sendo o TCP (Trecho de cobertura de cada praça de pedágio) para cada praça: P1 = 61,9, P2 = 83,0, P3 = 77,8, P4 = 75,2, P5 = 77,3, P6 = 65,3 e P7 = 35,6.

Quadro 21: Tarifas por praça após atualização e arredondamento

| TARIFAS        |       | 6ª RO e 7ª RE<br>(vigente) |              | 7ª RO e 8ª RE<br>(proposta) |              | VARIAÇÃO |        |
|----------------|-------|----------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|----------|--------|
| Praças         | TCP   | Tarifa (R\$)               | Arred. (R\$) | Tarifa (R\$)                | Arred. (R\$) | Tarifa   | Arred. |
| Praça 1        | 61,90 | 3,35295                    | 3,40         | 3,35320                     | 3,40         | 0,01%    | 0,00%  |
| Praça 2        | 83,00 | 4,49588                    | 4,50         | 4,49621                     | 4,50         | 0,01%    | 0,00%  |
| Praça 3        | 77,80 | 4,21421                    | 4,20         | 4,21452                     | 4,20         | 0,01%    | 0,00%  |
| Praça 4        | 75,20 | 4,07338                    | 4,10         | 4,07368                     | 4,10         | 0,01%    | 0,00%  |
| Praça 5        | 77,30 | 4,18713                    | 4,20         | 4,18744                     | 4,20         | 0,01%    | 0,00%  |
| Praça 6        | 65,30 | 3,53712                    | 3,50         | 3,53738                     | 3,50         | 0,01%    | 0,00%  |
| Praça 7        | 35,60 | 1,92835                    | 1,90         | 1,92850                     | 1,90         | 0,01%    | 0,00%  |
| Variação Média |       |                            |              |                             |              |          | 0,00%  |

126. Observa-se que não houve variação das tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio da Concessão, para a categoria 1 de veículos, em relação às tarifas aprovadas na revisão anterior.

6. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

127. Em atendimento ao Despacho GEREF 2442252, de 15/01/2020, a Gerência de Fiscalização e Investimentos em Rodovias – GEFIR - encaminhou o Despacho GEFIR 2720154, de 20/02/2020, se manifestando pela não objeção ao processo de Revisão e Reajuste da ECO101.

128. O Atestado de Regularidade (3834527) e Relatório Consolidado de Fiscalização (3834522), ambos de 29/07/2020, validam a regularidade da Concessionária nos quesitos econômico-financeiros fiscalizados, com vigência até 28/12/2020.

129. Conforme orientação contida no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, os resultados da análise da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária, aplicação de Desconto de Reequilíbrio e Reajuste anual da TBP da Concessionária serão encaminhados à SEAE/Ministério da Economia.

130. Tendo em vista que o Ministério da Infraestrutura, por meio da Portaria nº 529, de 06/08/2019, revogou a Portaria nº 228, de 28/08/2015, alterada pela Portaria nº 480, de 15/08/2018, que tratava da necessidade de comunicação dos reajustes e revisões tarifárias realizadas pela ANTT, o Ministério não será comunicado. Adicionalmente, a ANTT, por meio da Portaria DG nº 350, de 13/09/2019, revogou a Portaria DG nº 314, de 21/08/2018, que tratava da necessidade de comunicação ao Ministério da Infraestrutura.

131. Ainda, a Diretoria Colegiada da ANTT também deverá ser informada, acerca da disponibilização do processo em bloco de reunião, bem como o detalhamento da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária, aplicação de Desconto de Reequilíbrio e Reajuste anual da TBP da Concessionária.

7. TABELA DE TARIFAS

132. A partir do produto entre as tarifas de pedágio por praça de pedágio para a categoria 1 de veículos, resultantes da 7ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste, descritas no Quadro 21, e os multiplicadores de tarifa, calcula-se as tarifas para as demais categorias de veículos nas praças P1 a P7 da rodovia.

133. Segue a tabela de tarifas, após a aplicação do critério de arredondamento, por categoria de veículo, a ser praticada nas praças P1, em Pedro Canário/ES, P2, em São Mateus/ES, P3, em Aracruz/ES, P4, em Serra/ES, P5, em Guarapari/ES, P6, em Itapemirim/ES, P7, e em Mimoso do Sul/ES:

TABELA DE TARIFAS – Praças P1, P2, P3,P4, P5, P6 e P7

| Categoria de Veículo | Tipo de Veículo                                                      | Número de Eixos | Rodagem | Multiplicador da Tarifa | Valores a serem Praticados (R\$) |       |       |       |       |       |       |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------|---------|-------------------------|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                      |                                                                      |                 |         |                         | P1                               | P2    | P3    | P4    | P5    | P6    | P7    |
| 1                    | Automóvel, caminhonete e furgão                                      | 2               | Simples | 1,0                     | 3,40                             | 4,50  | 4,20  | 4,10  | 4,20  | 3,50  | 1,90  |
| 2                    | Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2               | Dupla   | 2,0                     | 6,80                             | 9,00  | 8,40  | 8,20  | 8,40  | 7,00  | 3,80  |
| 3                    | Automóvel e caminhonete com semirreboque                             | 3               | Simples | 1,5                     | 5,10                             | 6,75  | 6,30  | 6,15  | 6,30  | 5,25  | 2,85  |
| 4                    | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus | 3               | Dupla   | 3,0                     | 10,20                            | 13,50 | 12,60 | 12,30 | 12,60 | 10,50 | 5,70  |
| 5                    | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4               | Simples | 2,0                     | 6,80                             | 9,00  | 8,40  | 8,20  | 8,40  | 7,00  | 3,80  |
| 6                    | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque               | 4               | Dupla   | 4,0                     | 13,60                            | 18,00 | 16,80 | 16,40 | 16,80 | 14,00 | 7,60  |
| 7                    | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque               | 5               | Dupla   | 5,0                     | 17,00                            | 22,50 | 21,00 | 20,50 | 21,00 | 17,50 | 9,50  |
| 8                    | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque               | 6               | Dupla   | 6,0                     | 20,40                            | 27,00 | 25,20 | 24,60 | 25,20 | 21,00 | 11,40 |
| 9                    | Motocicletas, motonetas, bicicletas moto                             | 2               | Simples | 0,5                     | 1,70                             | 2,25  | 2,10  | 2,05  | 2,10  | 1,75  | 0,95  |

**8. CONCLUSÃO**

134. Conforme exposto, a presente Nota Técnica tratou da análise do reequilíbrio econômico-financeiro acerca da 7ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária, aplicação de Desconto de Reequilíbrio e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A..

135. O efeito da 7ª Revisão Ordinária alterou a TBP vigente de R\$ 0,03383 para R\$ 0,03340, representando um decréscimo percentual de -1,29% (um inteiro e vinte nove centésimos por cento).

136. O efeito da 8ª Revisão Extraordinária alterou a TBP resultante da 7ª Revisão Ordinária de R\$ 0,03340 para R\$ 0,03433, representando um acréscimo percentual de 2,81% (dois inteiros e oitenta e um centésimos por cento).

137. O efeito da 7ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária alterou a TBP vigente de R\$ 0,03383 para R\$ 0,03433, representando um acréscimo percentual de 1,48% (um inteiro e quarenta e oito centésimos por cento).

138. Com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Ampliado (IPCA), de caráter definitivo, a tarifa foi reajustada em 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento).

139. A aplicação do Fator X foi de 0,25% (vinte e cinco centésimos por cento).

140. A Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada foi alterada de R\$ 0,06057 para R\$ 0,06350, representando um acréscimo percentual de 4,83% (quatro inteiros e oitenta e três centésimos por cento).

141. O Desconto de Reequilíbrio foi de 15,6817%, alterando a Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada de R\$ 0,06350 para R\$ 0,05417.

142. Assim, submete-se à apreciação da diretoria da ANTT os procedimentos adotados na presente análise para a 7ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovia S.A., com vigência inicialmente prevista para 18 de maio de 2020, sendo que o atraso na aplicação destas alterações deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.

*(assinado eletronicamente)*

**JÚLYCE ODÍLIA DE MATOS COSTA**

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

*(assinado eletronicamente)*

**ISABELA SOARES MACHADO REICHERT**

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminha-se à SUROD.

*(assinado eletronicamente)*

**CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO**

Gerente de Gestão Econômico-Financeira

*(assinado eletronicamente)*

**ANDRÉ LUIS MACAGNAN FREIRE**

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 18 de agosto de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **JÚLYCE ODÍLIA DE MATOS COSTA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 18/08/2020, às 11:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 18/08/2020, às 11:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 18/08/2020, às 11:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ LUIS MACAGNAN FREIRE, Superintendente**, em 19/08/2020, às 11:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3677890** e o código CRC **C41DE8AF**.

