

NOTA TÉCNICA Nº 041/2018/GEREF/SUINF

Brasília, 07 de agosto de 2018.


Processo: 50500.402381/2017-51

Assunto: 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP – do contrato de concessão da BR-163/MS - Início na divisa com o estado do MT e término na divisa com o PR, celebrado com a MSVIA

Interessado: MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

Sumário

1	OBJETO.....	2
2	JUSTIFICATIVA.....	2
3	HISTÓRICO DA CONCESSÃO.....	3
3.1	Reajuste.....	5
3.2	Revisões.....	6
3.3	Evolução das tarifas cobradas ao usuário.....	8
4	DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS.....	10
4.1	Reajuste.....	10
4.2	Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária.....	13
5	ANÁLISE - 3ª REVISÃO ORDINÁRIA E 5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA.....	16
5.1	Apuração do Reajuste pela ANTT.....	19
5.2	Eventos inseridos nos Fatores.....	21
5.2.1	Eventos inseridos nos Fatores – Fator D.....	22
5.2.2	Eventos inseridos nos Fatores – Fator C.....	25
5.3	Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.....	35
5.3.1	Cálculo da TIR.....	35


1 de 51

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias


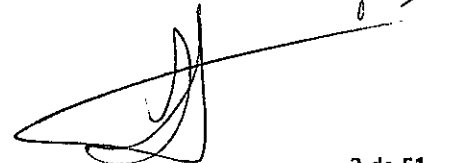
5.3.2	Inserção do tráfego real no FCM.....	37
5.3.3	Custos referentes aos controladores e redutores de velocidade do DNIT	38
5.3.4	Custos referentes aos controladores e redutores de velocidade previstos no PER	39
5.4	Efeito final da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária.....	39
6	DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA	42
7	TABELA DE TARIFAS	43
8	CONCLUSÃO	50

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 3ª Revisão Ordinária, da 5ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da concessionária MSVia – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A., com data de vigência contratual prevista para 14 setembro de 2018, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, a Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, e a Resolução nº 3.651, de 07 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727, de 26 de maio de 2015, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária.

2 JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta GERE/SUINF em cumprimento ao disposto no parágrafo 1º, artigo 47 do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 5.810, de 3 de maio de 2018.

3 HISTÓRICO DA CONCESSÃO

3. Em 17/12/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou, na BM&FBOVESPA, o leilão do Edital de Concessão nº 005/2013, referente à concessão para exploração da rodovia BR-163/MS. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 005/2013

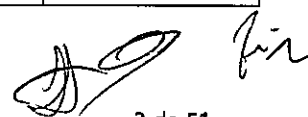
Rodovia	Trecho	Extensão
BR-163/MS	Divisa com o estado do MT e a divisa com o estado do PR	847,2 km

4. 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 (categoria 1), referenciada a maio de 2012, foi de R\$ 0,09270 (nove mil, duzentos e setenta centésimos de milésimos de real).

5. Para o Edital em comento houve a apresentação de 6 (seis) propostas. Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita, pelo Diretor de Leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores (vide Quadro 2), em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital nº 005/2013

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
---------------	------------	-------	---------

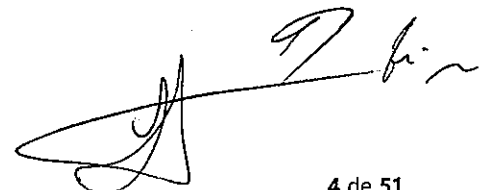


Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 0,04381	52,74%
2	Consórcio Rota do Futuro	R\$ 0,05175	44,17%
3	Consórcio Queiroz Galvão Infraestrutura	R\$ 0,05459	41,11%
4	Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar	R\$ 0,06396	31,00%
5	Odebrecht Transport S.A.	R\$ 0,08482	8,50%
6	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 0,08972	2,99%

6. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-163/MS foi a Companhia de Participações em Concessões, com lance de R\$ 0,04381 (quatro mil, trezentos e oitenta e um centésimos de milésimos de real), para a tarifa quilométrica.

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

8. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada MS VIA – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A., que, em 12/03/2014, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 005/2013.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

9. 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\$ 0,04381, referenciada a maio de 2012.

10. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato de Concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data da assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xii) como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 11/04/2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

11. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 14/09/2015, nas praças de pedágio P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 e P9, autorizado pela Resolução nº 4.826/2015, de 03/09/2015.

3.1 Reajuste

12. O primeiro reajuste da TBP ocorreu no dia 14/09/2015, por meio da Resolução nº 4.826/2015, de 03/09/2015, concomitantemente à abertura das praças de pedágio P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 e P9, implicando no aumento da TBP de 25,88%, com base no IRT definitivo, de 1,25881, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de março (IPCAo) de 2012 e o número índice do IPCA de julho de 2015 (IPCAi).

13. O contrato de concessão estabelece na subcláusula 18.3, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - terá o seu primeiro reajuste na data do início

da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

14. Assim, mediante o critério contratual serão realizados os próximos reajustes anuais a partir do IRT de julho (dois meses anteriores ao reajuste), ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas na revisão ordinária subsequente.

15. A tabela a seguir apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Definitivo	Variação %
2015	1,25881	25,88%
2016	1,36877	8,74%
2017	1,40589	2,71%

3.2 Revisões

16. O Quadro 4 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma dessas revisões.

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP/km	Alterações principais (resumo)
Proposta	12/03/2014	-	R\$ 0,04381	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão	19/05/2015	14/09/2015	R\$ 0,04498	Inclusão de retornos

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP/km	Alterações principais (resumo)
Extraordinária	(data de publicação no DOU)			operacionais em nível. Processo nº 50500.162388/2014-82. Resolução nº 4.700 de 13/05/15 d
2ª Revisão Extraordinária	14/09/2015	14/09/2015	R\$ 0,05154	Processo nº 50500.249226/2015-39 Resolução nº 4.826 de 03/09/15 Início de cobrança; perda de receita devido à isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15); inclusão de obras no PER.
1ª Revisão Ordinária, 3ª Revisão Extraordinária e Reajuste	14/09/2016	14/09/2016	R\$ 0,05133	Processo nº 50500.365402/2015-89 Resolução nº 5.183, de 12/09/2016 Variação no ISSQN; não utilização de parte da verba de segurança; ajuste do percentual de eixos suspensos; reprogramação de obras do PER; aumento do limite de peso bruto por eixo; majoração de tributos sobre as receitas financeiras.
2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária e Reajuste	14/09/2017	14/09/2017	R\$ 0,05213	Processo nº 50500.459662/2016-03 Resolução nº 5.414, de 06/09/2017 Variação no ISSQN; não utilização de parte da verba de segurança; ajuste do percentual

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP/km	Alterações principais (resumo)
				de eixos suspensos; reprogramação de obras do PER; receitas extraordinárias; IOF referente a financiamento.

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

17. O Quadro 5 a seguir apresenta a evolução da tarifa média cobrada nas praças de pedágio pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões, aplicação dos fatores D, Q, C e X, reajuste, e aplicação do critério de arredondamento, para a categoria 1 de veículos.

18. Os valores das tarifas a serem praticadas em cada praça de pedágio, para a categoria 1 de veículos, dependem do Trecho de Cobertura da Praça (TCP).

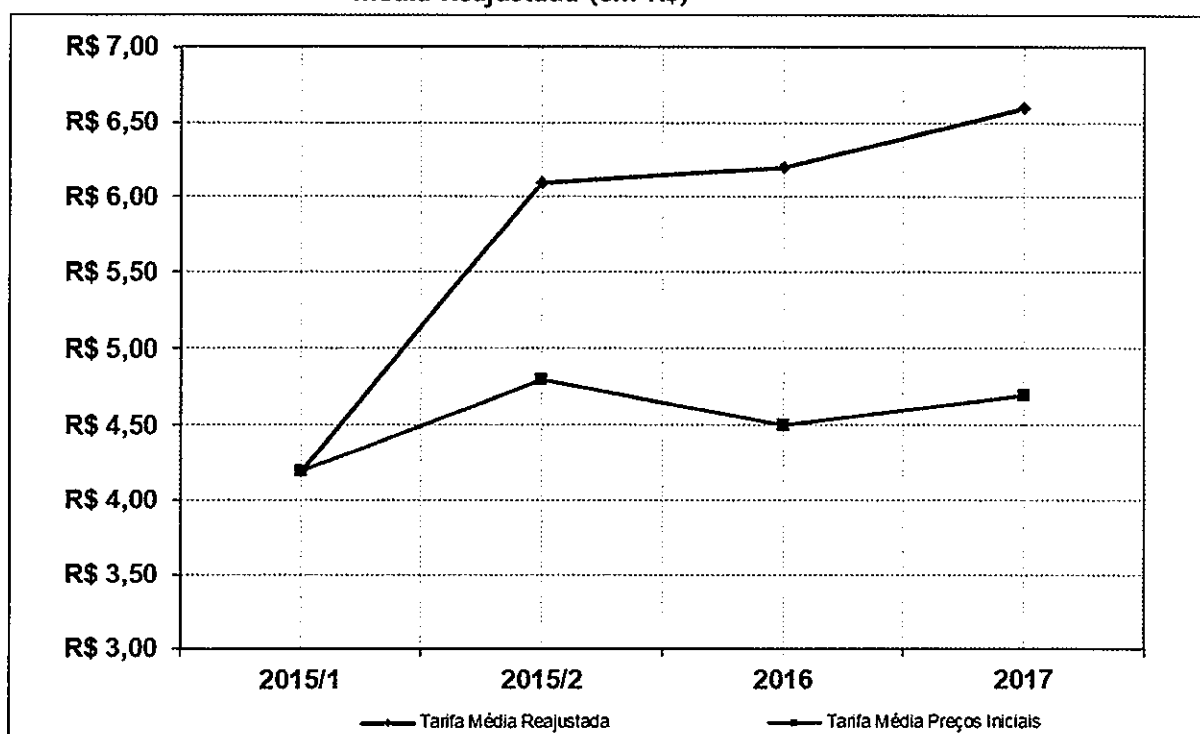
Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	Tarifa (R\$)	Varição (%)
Proposta de Tarifa	-	-	-	-	4,10	-
1ª, 2ª Rev. Extraordinária e Reajuste 2015	-	-	-	-	6,10	48,78
1ª Rev. Ordinária 3ª Rev. Extraordinária Reajuste	0,27380	-0,44085	-	-	6,20	1,64
2ª Rev. Ordinária 4ª Rev. Extraordinária Reajuste	2,17295	- 0,16475	-	-	6,60	6,45



19. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias, expressos em termos de tarifa média a preços iniciais (sem considerar o IRT) e a tarifa média reajustada (média das tarifas praticadas nas praças de pedágio) estão ilustrados no gráfico seguinte.

Gráfico 1: Evolução da Tarifa de Pedágio média (a preços iniciais) e da Tarifa de Pedágio média Reajustada (em R\$)



20. O quadro abaixo lista a evolução dos componentes tarifários de FCM e TBP propriamente dita, quando das revisões anteriores:

Quadro 6 - Histórico da TBP/km reajustada: FCM e contrato

Revisão	TBP contrato	TBP FCM1	Total	Variação
Leilão	R\$ 0,04381	-	R\$ 0,04381	-
1ª RE	R\$ 0,04381	R\$ 0,00117	R\$ 0,04498	2,67%
2ª RE - Eixo Suspenso	R\$ 0,05030*	R\$ 0,00124	R\$ 0,05154	14,58%
1ª RO, 3ª RE e Reajuste	R\$ 0,04616*	R\$ 0,00517	R\$ 0,05133	-0,40%
2ª RO, 4ª	R\$ 0,04665*	R\$ 0,00548	R\$ 0,05213	1,54%

RE e Reajuste				
------------------	--	--	--	--

* Foi considerado no valor da TBP contrato o percentual de perda de receita devido aos eixos suspensos previstos na Lei 13.103/2015.

4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS

21. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de reajuste e revisão previstas na legislação, no edital, no contrato de concessão e na regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

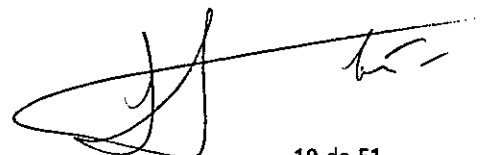
22. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

4.1 Reajuste

23. Vale transcrever o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

"18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

18.3.1 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 18.1.5.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

18.3.2 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.

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

$$\text{Tarifa de Pedágio}_i = \text{TCP} \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (\text{IRT} - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 do **Contrato**.

TCP: Trecho de Cobertura da Praça, de acordo com a seguinte tabela:

Multiplicadores por praça conforme Trecho de Cobertura da Praça	
TCP ₁	72,34
TCP ₂	99,00
TCP ₃	99,49
TCP ₄	100,49
TCP ₅	111,47
TCP ₆	86,24
TCP ₇	84,40
TCP ₈	110,63
TCP ₉	83,15


Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na **Proposta**, definida na cláusula 1.1.1 (xiv) do **Contrato**.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do **Contrato**.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do **Contrato**.

IRT: Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do **Contrato**.



C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix) do Contrato.

(i) A alteração da localização das praças de pedágio não acarretará alteração nos multiplicadores do Trecho de Cobertura das Praças.

18.3.4 *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.

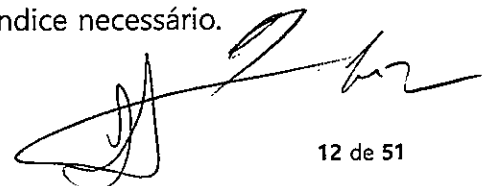
18.3.5 *Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do Fator C.*

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

18.3.7 *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.*

18.3.8 *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."*

24. Ressalta-se ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário.



“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.”

(Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

4.2 Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária

25. Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 18.4, quanto à revisão tarifária:

“18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

*18.4.1 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, mediante aplicação do **Fator Q**, **Fator C**, **Fator D** e **Fator X**.*

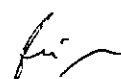
*18.4.2 O **Fator Q** terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no **Anexo 7**.*

*(i) O **Fator Q** será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do **Sistema Rodoviário**, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.*

*18.4.3 O **Fator C** será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**.*

*18.4.4 O **Fator D** será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no **Anexo 5**.*

*18.4.5 O **Fator X**, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) ano do **Prazo da Concessão**, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao **Contrato**.*



18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

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

18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

*18.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e da aplicação dos **Fatores** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio**.*

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

26. Conforme disposto no Anexo 6 – Fator C:

*"1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):*

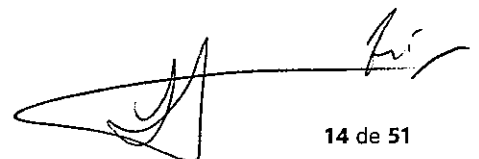
*1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para **Segurança no Trânsito**, conforme previsto no **Contrato**;*

*1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para **Desenvolvimento Tecnológico –RDT**, conforme previsto no **Contrato**;*

*1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da **Tarifa de Pedágio** na forma prevista no **Contrato**;*

*1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da **Tarifa de Pedágio** no período anterior;*

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

*1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio**;*

*1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do **Fator Q**, no montante a ser informado pela **ANTT**;*

*1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária.*

*1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**."*

27. Ressalta-se, ainda, a Resolução nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias, e no art. 2º-A dos eventos de revisões extraordinárias.

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

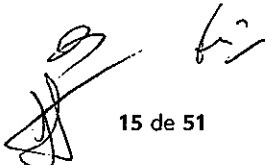
I – relativamente ao exercício anual anterior: (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

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. (Acréscitado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)



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;

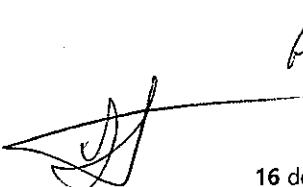

c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

5 ANÁLISE - 3ª REVISÃO ORDINÁRIA E 5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

28. A tarifa de pedágio quilométrica vigente no início desta revisão, obtida na 2ª RO e 4ª RE (Resolução nº 5.414 de 06/09/2017), de R\$ 0,05213, é composta de duas parcelas, a saber: R\$ 0,04665 e R\$ 0,00548 (TBP do Fluxo de caixa marginal). Observa-se que a tarifa de R\$ 0,04665 foi obtida a partir da aplicação do impacto de eixos suspensos projetado de 6,473% na tarifa de Leilão de R\$ 0,04381. 

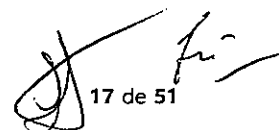
 

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

29. A seguir, estão relacionados os principais documentos considerados na análise e os documentos referentes à verificação de adimplência contratual da Concessionária:

Processo nº 50500.402381/2017-51 (GEREF)

- i. Memorando nº 049/2018/GEFIR/SUINF, de 24/05/2018 (fl. 10): informa o resultado do cálculo consolidado do Fator D referente ao 3º ano concessão;
- ii. Nota Técnica nº 015/2018/GEREF/SUINF, de 01/06/2018 (fl. 14): apresenta análise acerca das Receitas Extraordinárias apropriadas pela Concessionária no 4º ano concessão;
- iii. Memorando nº 076/2018/GEFIR/SUINF, de 29/05/2018 (fl. 18): manifestação da GEFIR informando o cumprimento, por parte da Concessionária, das cláusulas técnico-operacionais do Contrato de Concessão;
- iv. Memorando nº 068/2018/GEFIR/SUINF, de 30/05/2018 (fl. 20): apresenta informações a respeito do Fator Q;
- v. Ofício nº 274/2018/SUINF, de 25/06/2018 (fl. 24): informa à Concessionária os efeitos preliminares da 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP;
- vi. Memorando nº 244/2018/GEFIR/SUINF, de 13/07/2018 (fl. 63): encaminha cópia das Cartas PR-000157/2018 e PR-000141/2018, com manifestação da Concessionária acerca da revisão;



17 de 51

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

- vii. Ofício nº 035/2018/GEREF/SUINF, de 26/07/2018 (fl. 81): resposta aos pleitos da Concessionária referentes a Receitas Extraordinárias e Fator D;
- viii. Nota Técnica nº 010/2018/GEREG/SUINF, de 06/08/2018 (fl. 88): apresenta o valor aprovado para os Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) do 4º ano concessão;
- ix. Atestado de Regularidade e Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro (fl. 92): com validade até 30/11/2018, apresenta que a Concessionária se encontra regular quanto aos aspectos econômicos financeiros;
- x. Ofício nº 036/2018/GEREF/SUINF, de 06/08/2018 (fl. 98): informa à Concessionária os valores aprovados de RDT a serem utilizados na presente revisão;
- xi. Ofício nº 328/2018/SUINF, de 07/08/2018 (fl. 100): informa à SEPRAC os resultados da análise da 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da MSVIA, em cumprimento à Portaria MF nº 150, de 12/04/2018.
- xii. Ofício nº 329/2018/SUINF, de 07/08/2018 (fl. 102): informa ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil os resultados da análise da 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da MSVIA, em conformidade com Portaria da ANTT nº 467, de 21/09/2015.

- i. Carta PR-000090/2018, de 04/05/2018 (fl. 02): apresenta a proposta de revisão da Concessionária;
- ii. Nota Técnica nº 004/2018/GEFIR/SUINF, enviado à GEREFE em 14/06/2018 (fl. 09): apresenta a proposta da 3º Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da TBP concernente à MSVia;
- iii. Cartas PR-000141/2018, protocolada em 06/07/2018 (fl. 88), e PR-000157/2018, protocolada em 09/07/2018 (fl. 93): manifestação da Concessionária em relação aos dados preliminares da revisão;
- iv. Nota Técnica nº 012/2018/GEFIR/SUINF, enviado à GEREFE em 27/07/2018 (fl. 117): complementa a proposta de revisão da Nota Técnica anterior;

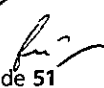


5.1 Apuração do Reajuste pela ANTT

30. O início da cobrança de pedágio ocorreu em 14 de setembro de 2015, sendo esta a data-base para os reajustes posteriores da TBP, conforme estabelece o Contrato de Concessão. O Índice de Reajuste Tarifário (IRT) é calculado com base na variação do IPCA entre março de 2012 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da TBP.

31. Assim, é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e julho de 2018 (vide quadro 7).

Quadro 7: Projeção do IRT

Mês	IPCA
-----	------



19 de 51

IPCA mar/12 (apurado)	3.445,41
IPCA jul/18 (projetado)	5.086,33

32. A partir dos números índices do IPCA, apurou-se o valor do IRT de 1,47626 de caráter provisório, a ser aplicado no processo de reajuste em curso, tendo vigência de 14 de setembro de 2018 a 13 de setembro de 2019, conforme a fórmula abaixo:

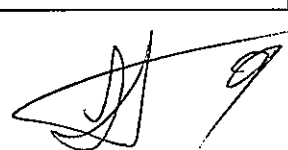
$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{5.086,33}{3.445,41} = 1,47626$$

33. Desta forma, ao se comparar com o IRT do ano anterior, no valor de 1,40589, o reajuste indicou o percentual positivo de **5,01%** (cinco inteiros e um centésimo por cento), com vista à recomposição tarifária.

34. Adicionalmente, o Parecer N° 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no trânsito, fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário. Apresenta-se no Quadro 8 síntese dos números-índice e variações entre períodos.

Quadro 8: Cálculo de IRT-verbas e variação inflação (%)

MÊS	IPCA
Fev/15 (apurado)	3862,84
Fev/16 (apurado)	4591,18
Fev/17 (apurado)	4809,67
Variação dos últimos 12 meses	2,84%



35. A partir dos números-índice do IPCA de fevereiro de 2017 e de fevereiro de 2015, apurou-se o valor do IRT-verbas para os valores do 4º ano concessão, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.809,67}{3.862,84} = 1,24511$$

36. Portanto, utiliza-se o IRT-verbas calculado para esta revisão no valor de 1,24511.

5.2 Eventos inseridos nos Fatores

37. Considerando a TBP quilométrica atualmente em vigor de R\$ 0,05213, a seguir são apresentados os eventos inseridos nos Fatores C e D.

38. Pontua-se, primeiramente, que a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) relatou, em seu Memorando nº 068/2018/GEFIR/SUINF, que não há como fornecer informação sobre o valor do Fator Q da Concessionária, não sendo o Fator Q aplicado na presente revisão.

39. Segundo o item contratual 18.4.5, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo de Concessão, a partir desta data seus valores serão revistos. Permanece, portanto, sem efeito na presente revisão.



5.2.1 Eventos inseridos nos Fatores – Fator D

40. Item de revisão ordinária, correspondente à avaliação do não atendimento de Parâmetros de desempenho, e da inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, atestado pela GEFIR.

41. Conforme o Memorando nº 048/2018/GEFIR/SUINF, o Fator D auferido é de 9,45187%, referente ao 3º ano concessão, a ser descontado da Tarifa Básica de Pedágio.

42. A Concessionária, em resposta ao Ofício nº 274/2018/SUINF (que comunica à concessionária os efeitos preliminares da 3º Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da TBP), enviou a carta PR-000157/2018 com questionamentos referentes à aplicação do Fator D, dentre outros. Ela alegou que "enquanto perdurar a decisão proferida pelo MM. Juízo da 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal nos autos da Ação nº 1009737-97.2018.4.01.3400, a qual, inclusive, impediu a imposição de penalidades à Concessionária, em obediência ao princípio da segurança jurídica, não poderá ser aplicado o Fator D sobre a revisão das tarifas do Contrato de Concessão. Caso a ANTT venha a descumprir a decisão judicial e, com isto, aplicar o Fator D, (...) requer que seja revisto o entendimento manifestado através da Nota Técnica em questão, de modo a considerar a incidência deste Fator somente sobre a Tarifa Básica de Pedágio", não incidindo sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

43. Em resposta, foi enviado o Ofício nº 035/2018/GEREF/SUINF, esclarecendo que o Fator D não constitui penalidade. Conforme estabelece o Contrato de Concessão



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

referente ao Edital nº 004/2013, trata-se de um mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro que pode reduzir ou incrementar a TBP:

" 1 Disposições Iniciais

1.1 Definições

(xiii) Desconto de Reequilíbrio: percentual que será deduzido da Tarifa Básica de Pedágio na forma da subcláusula 22.6, com vistas a manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função do não atendimento aos Parâmetros de Desempenho e a inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, tal como previstos no PER e no Anexo 5, mediante a aplicação do Fator D.

(...)

(xx) Fator D: redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, às Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no Anexo 5."

44. O Anexo 5 do Contrato de Concessão explicita, ainda, que a aplicação do Fator D não constitui penalidade, mas apenas mecanismo que visa a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme segue:

"2.7 O Desconto de Reequilíbrio não constitui espécie de penalidade imposta à Concessionária, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do Sistema Rodoviário. Pressupõe que, se o serviço público prestado na Concessão estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no Contrato e no PER, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as Partes no Contrato, visando à

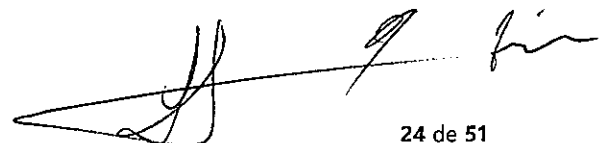
*manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de inexecução dos **Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção** e das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço**, de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e dos **Parâmetros de Desempenho**.*

(...)

*3.3 O **Acréscimo de Reequilíbrio** não constitui espécie de bonificação em favor da **Concessionária**, mas sim mecanismo pré-fixado de ressarcimento da **Concessionária** pela antecipação de investimentos previstos para a execução das **Obras de Ampliação** previstas no **PER**. Pressupõe que, se as **Obras de Ampliação** tiveram seu prazo de execução antecipado pela **Concessionária**, o custo financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários."*

45. Quanto à solicitação da Concessionária de que não fosse aplicado o Fator D na tarifa proveniente do FCM, esclareceu-se que tal pleito não corresponde ao entendimento atual adotado para as revisões de tarifa das concessões da 3ª Etapa, realizadas até então.

46. O Contrato de Concessão estabelece a fórmula para cálculo da Tarifa de Pedágio, a ser reajustada anualmente, em sua cláusula 18.3.3: "*Tarifa de Pedágio = $TCP \times TBP \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$* ". Entende-se que o item TBP é composto pela soma da Tarifa de Contrato com a Tarifa do FCM. Entretanto, ressaltou-se que o tema é objeto de análise no processo de elaboração de normativo para definição dos preceitos de revisão tarifária para as concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, constante do Eixo Temático 2 da Agenda Regulatória da ANTT, sendo que o



assunto será submetido a Audiência Pública em momento oportuno, com o objetivo de colher contribuições para a elaboração do normativo.

5.2.2 Eventos inseridos nos Fatores – Fator C

47. Por meio do Fator C se revisa a TBP, visando reequilibrar os impactos negativos ou positivos sobre as receitas e verbas da concessionária ocorridos no ano concessão imediatamente anterior à data de revisão. A metodologia completa do Fator C encontra-se no Anexo 6 do Contrato de Concessão.

48. Todos os valores de entrada na Conta C, seguindo a metodologia, são a preços correntes do ano concessão de referência para a Revisão em curso. No presente caso, os valores que não estiverem a preços correntes no 4º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

49. Nos itens seguintes são apresentados os eventos cujo impacto nas receitas e verbas da concessionária será acumulado na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

50. É importante relatar que o Anexo 6, prevê o seguinte:

*“2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.*

*2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano seguinte.*



*2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao **Fator C** de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.9.*

$$\text{Taxa Juros} = [(1 + i) \times (1 + f)]$$

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C

*i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio –IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.*

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal."

5.2.2.1 Arredondamento

51. Este item de revisão corresponde à compensação das perdas ou ganhos por arredondamento e/ou por utilização do IRT provisório no ano anterior, em função das tarifas efetivamente praticadas entre 11/04/2017 e 10/04/2018 (fim do ano concessão 4).

52. A atualização do arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada por praça e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada.

53. Após este cálculo, chegou-se em um saldo positivo de R\$ 141.005,10, a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.



5.2.2.2 Variação na alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

54. De acordo com o item 9.3 do Edital de Leilão, transcrito a seguir, foi prevista a incidência da alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio a título de ISSQN para todos os municípios do trecho concedido.

"9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas:

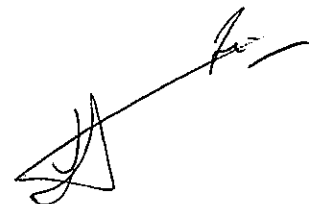
(...)

II. a incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN para todos os municípios;"

55. No entanto, conforme estabelece o inciso II do art. X da Resolução 675/2004 e a sub cláusula 1.3.5 do Contrato de Concessão, faz-se necessário proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão das diferenças de alíquotas de ISSQN efetivamente praticadas pelos municípios.

56. Apresenta-se a seguir quadro de alíquotas de ISSQN vigentes nos municípios limítrofes ao sistema rodoviário, bem como a legislação vigente em cada uma.

57. Ressalta-se que após o início da cobrança do pedágio, apenas o município de Rochedo/MS praticou alíquota de ISSQN no valor de 4,00%. Para os demais municípios a alíquota praticada foi de 5,00%.



Quadro 9: Dados de alíquotas de ISSQN dos municípios limieiros MSVIA

Município/UF	Lei do ISSQN	(km)	(% em relação à extensão total)	Alíquota vigente	Participação de Cada Município
BANDEIRANTES / MS	Lei Complementar nº 691/2006	52,92	6,26%	5,00%	0,31%
CAARAPÓ / MS	Lei Complementar nº 023/2006	51,26	6,06%	5,00%	0,30%
CAMAPUÃ / MS	Lei Complementar nº 005/2006	2,48	0,29%	5,00%	0,01%
CAMPO GRANDE / MS	Lei Complementar nº 059/2003	81,95	9,69%	5,00%	0,48%
COXIM / MS	Lei Complementar nº 120/2011	58,93	6,97%	5,00%	0,35%
DOURADINA / MS	Lei Complementar nº 058/2014	24,67	2,92%	5,00%	0,15%
DOURADOS / MS	Lei Complementar nº 071/2003	44,14	5,22%	5,00%	0,26%
ELDORADO / MS	Lei Complementar nº 015/2002	34,02	4,02%	5,00%	0,20%
ITAQUIRAÍ / MS	Lei Complementar nº 036/2009	51,51	6,09%	5,00%	0,30%
JARAGUARI / MS	Lei Complementar nº 746/2010	33,21	3,93%	5,00%	0,20%
JUTI / MS	Lei Complementar nº 005/2010	37,28	4,41%	5,00%	0,22%
MUNDO NOVO / MS	Lei Complementar nº 043/2006	31,47	3,72%	5,00%	0,19%
NAVIRAÍ / MS	Lei Complementar nº 045/2003	33,59	3,97%	5,00%	0,20%
NOVA ALVORADA / MS	Lei Complementar nº 052/2008	60,75	7,19%	5,00%	0,36%
PEDRO GOMES / MS	Lei Complementar nº 904/2006	27,04	3,20%	5,00%	0,16%
RIO BRILHANTE / MS	Lei Complementar nº 1.316/2003	43,65	5,16%	5,00%	0,26%
RIO VERDE DE MATO GROSSO / MS	Lei Complementar nº 331/1983	75,62	8,95%	5,00%	0,45%
ROCHEDO / MS	Lei Complementar nº 005/2004	2,20	0,26%	4,00%	0,01%
SÃO GABRIEL DO OESTE / MS	Lei Complementar nº 020/2005	56,80	6,72%	5,00%	0,34%
SIDROLÂNDIA / MS	Lei Complementar nº 028/2006	7,27	0,86%	5,00%	0,04%
SONORA / MS	Lei Complementar nº 024/2006	34,55	4,09%	5,00%	0,20%
Total		845,30	100,00		4,997%

58. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN efetivo realiza-se por meio de cálculo de razão (i) do montante arrecadado pela alíquota efetiva, obtendo-se a base de incidência do tributo (receita); (ii) aplica-se neste resultado a alíquota originalmente prevista de 5,00%; (iii) com base na diferença dos resultados de (i) e (ii) se obtém a variação monetária de tributo a ser incluso na "Conta C".

59. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de -R\$ 7.216,88, a ser acrescido à Conta C.



5.2.2.3 Receitas extraordinárias e custos associados

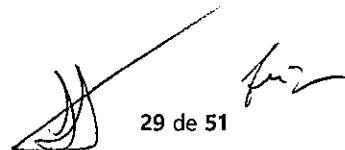

60. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, onde ficou estabelecido:

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

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

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior da concessão, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)"

61. As receitas auferidas, aprovadas para o 4º ano concessão, constam com avaliação na Nota Técnica nº 015/2018/GEREF/SUINF, de 1º de junho de 2018. O valor aprovado de receitas extraordinárias, de R\$ 6.572.915,32, foi considerado para cálculo da "Conta C", respeitando a participação destinada à modicidade tarifária inscrita na Resolução ANTT nº 2.552/2008. Não houve custos diretamente associados às Receitas Extraordinárias aprovados.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

62. O montante relativo aos tributos de ISSQN, PIS e CONFINS levantado foi de R\$ 2.274.820,26, em função do recebimento das receitas extraordinárias. Foi considerado também, que do total de receitas extraordinárias recebidas, deve ser descontado 15% (equivalente a R\$ 985.937,30), em função do previsto na Resolução ANTT nº 2.552/2008, conforme demonstrado na tabela abaixo:

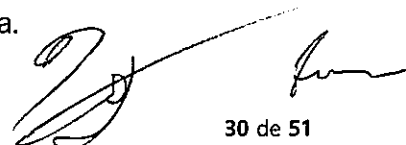
Tabela 1 – Cálculo de Receitas Extraordinárias – Fator C

	(RB*(1-8,65%)-C)/(1-8,65%)		
	t- Receita Extraordinária	t+1 Modicidade tarifária na Receita de Pedágio	Total
Receita Extraordinária Bruta	6.572.915	5.493.618,88	1.079.296
(-) PIS (0,65%) /Cofins (3%) /ISS (5%) sobre Receita Extraordinária	- 568.557	475.198	- 93.359
Receita Extraordinária antes do IR	6.004.358	5.018.421	985.937
(-) Custos Associados à Receita Extraordinária	-	-	-
(-) 15% da Receita Extraordinária Bruta	- 985.937,30	-	- 985.937
Base de cálculo IR e CSLL	5.018.421	5.018.421	-
(-) IR (25%) e CSLL (9%)	- 1.706.263	1.706.263	-
Resultado líquido	3.312.158	3.312.158	-

Impostos	aliquota
	8,65%
	IR
	34,00%

63. Assim, descontando os tributos e 15% da receita extraordinária bruta, tem-se o montante de R\$ 5.493.619,88 (cinco milhões, quatrocentos e noventa e três mil, seiscentos e dezenove reais e oitenta e oito centavos) a ser destinado à modicidade tarifária, via Fator C.

64. A Concessionária, em resposta ao Ofício nº 274/2018/SUINF (que comunica à concessionária os efeitos preliminares da 3º Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da TBP), enviou a carta PR-000157/2018 com questionamentos referentes ao cálculo de receitas extraordinárias, dentre outros. Em resposta, foi enviado o Ofício nº 035/2018/GEREF/SUINF, esclarecendo que foram considerados os tributos referentes a PIS, Cofins, ISS e Imposto de Renda, decorrentes da captação de receitas extraordinárias do 4º ano concessão (11 de abril de 2017 a 10 de abril de 2018), no cálculo do valor a ser revertido para modicidade tarifária, conforme descrito acima.



5.2.2.4 Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

65. Para o RDT, o contrato de Concessão prevê:

*“16.1.1 Durante todo o período da **Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data de Assunção**, a **Concessionária** deverá, anualmente destinar R\$ 1.313.008,00 (um milhão, trezentos e treze mil e oito reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da **ANTT**.*

*16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa Básica de Pedágio**.*

*(i) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.*

*16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 16.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da **ANTT**.”*

66. Adicionalmente, o Parecer N° 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no trânsito, fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário.



67. Consta nesta revisão o RDT utilizado no 4º ano concessão. O valor utilizado aprovado, conforme Nota Técnica nº 010/2018/GEREG/SUINF, é de R\$ 841.135,22, a preços iniciais.

68. Considerando o IRT verba de 1,24511, descrito no item 5.1 desta Nota Técnica, o valor de RDT destinado à modicidade tarifária para compor a Conta C é de R\$ 587.534,65, atualizado a preços do ano 4.

5.2.2.5 Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

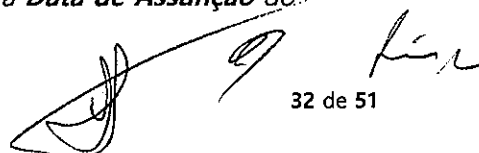
69. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 15.10 do contrato de concessão, transcrito parcialmente a seguir:

"15.10 Segurança no Trânsito

*15.10.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após a **Data de Assunção**, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.*

*(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 1.575.792,00 (um milhão, quinhentos e setenta e cinco mil, setecentos e noventa e dois reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.*

*(a) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do...*



Sistema Rodoviário pela Concessionária.

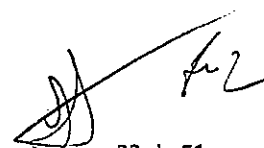
(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária"

70. As Notas Técnicas nº 004/2018/GEFIR/SUINF nº 012/2018/GEFIR/SUINF avaliaram os montantes de uso da verba pela concessionária e calcularam os saldos para reversão à modicidade tarifária.

71. Para o reequilíbrio, os valores de verbas devem ser levados a preços correntes do 4º ano concessão para inserção na Conta C.

72. Os valores utilizados pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 4º ano concessão foi de R\$ 1.260.135,17. Houve também uma correção referente aos valores do 1º ano concessão, tendo sido utilizado R\$ 619.146,89. O impacto desses ajustes, a preços do ano 4, resulta no montante positivo de R\$ 505.855,84 na Conta C.

73. Por sua vez, os valores, a preços correntes, utilizados pela concessionária para os programas de Redução de Acidentes durante o 4º ano concessão foi de R\$ 69.163,65. O impacto desses ajustes para a modicidade tarifária do montante não utilizado da verba anual, a preços do ano 4, resulta em um montante negativo de R\$ - 519.448,29 na Conta C.



5.2.2.6 Ajuste do percentual de Eixos suspensos (Lei 13.103/2015)

74. Na 2ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 14/09/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), vigente a partir de 17/04/2015. 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."

75. A Lei anulou o previsto na subcláusula 18.2.7 do Contrato de Concessão, que é relacionada à cobrança por eixos, cabe transcrever o disposto na cláusula:


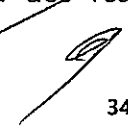

"....

16.2.7 (...) Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não."

76. O reequilíbrio a ser realizado na conta C consiste em apurar a diferença entre a perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos estimada na 2ª Revisão Ordinária (RO) e 4ª Revisão Extraordinária (RE) e a perda real de receita no ano 4.

77. No quarto ano concessão, ora sob análise, vigoraram dois conjuntos de tarifas nas praças de pedágio. O primeiro conjunto, em vigor entre 11 de abril de 2017 e 13 de setembro de 2017, e o segundo conjunto de tarifas, em vigor entre 14 de setembro de 2017 e 10 de abril de 2018.

78. Como já há disponibilidade de dados para o quarto ano concessão é possível aferir a perda efetiva vis-à-vis a perda projetada. Por meio do uso de (i) dados de tráfego (VDM) do Ano 4; (ii) tarifas sem arredondamento com a incidência dos respectivos

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

acréscimos e sem sua incidência; e (iii) a quantidade de eixos suspensos isentos, é possível aferir a diferença de arrecadação nas praças de pedágio.

79. Observa-se que durante o primeiro período, a concessionária arrecadou R\$ 1.475.869,50 a menor. No segundo período a arrecadação foi a menor em R\$ 445.474,16.


80. Após esses cálculos será necessário reverter o montante total de R\$ 1.921.343,66, em decorrência do ajuste de eixos suspensos, por meio de dedução da Conta C e posterior aplicação do Fator C.

81. Ressalta-se que a tarifa de contrato que entrará em vigor a partir dessa revisão considerará a perda de receita de 6,36%, que resulta em um impacto na tarifa de 6,789% ($[(1/1-6,36\%)-1] = 6,789\%$). Na revisão ordinária do ano seguinte, caso o percentual de perda de receita de eixo suspenso seja diferente do adotado haverá necessidade de reequilíbrio por meio do Fator C. Assim, a tarifa de contrato será $R\$ 0,04381 \cdot (1+6,789\%) = 0,04678$.

5.3 Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

82. As Notas Técnicas nº 004/2018/GEFIR/SUINF e nº 012/2018/GEFIR/SUINF, apresentaram os itens a serem revistos. Os eventos foram inseridos no Fluxo de Caixa Marginal de TIR de 9,43%.

5.3.1 Cálculo da TIR



83. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29.05.2014, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pela Resolução nº 4.296 de 27.03.2014 e nº 4.903 de 21.10.2015, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução nº 3.651/11.

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

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

Quadro 10: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão

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

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014

86. É importante salientar que no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permitem que concessionárias capturem financiamentos com

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

taxas de juros comparáveis às taxas de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

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

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

Quadro 11: WACC para cada estágio da concessão

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

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

5.3.2 Inserção do tráfego real no FCM

89. O Fluxo de Caixa Marginal considera a substituição do tráfego projetado (EVTE) pelo real, correspondente ao período de 11/04/2017 (início do 4º ano concessão) a 10/04/2018 (fim do 4º ano concessão).

90. No que diz respeito à projeção de tráfego dos anos 5 a 30 no Fluxo de Caixa Marginal, adotou-se a taxa de crescimento anual do EVTE, tendo como base os

dados reais dos anos anteriores. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução nº 3.651/2011.

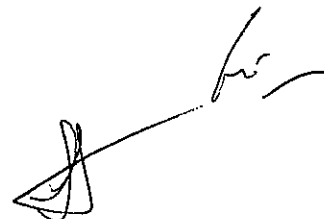
91. Cabe observar que, futuramente, caso a taxa de crescimento de proposta não se mostre a mais adequada para a elaboração da projeção de tráfego, ela poderá ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade.

92. A inserção do tráfego real na aba "Tráfego" resulta em um acréscimo na TBP/km de R\$ 0,00044.

93. A adoção do tráfego real no FCM adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, a aplicação do percentual de perda de receita devido a essa isenção sobre o valor da TBP no FCM para considerar os efeitos dos eixos suspensos.

5.3.3 Custos referentes aos controladores e redutores de velocidade do DNIT

94. A Nota Técnica nº 004/2018/GEFIR/SUINF apresentou reprogramação dos valores referentes aos controladores e redutores de velocidade do DNIT e de seus custos administrativos, gerando impacto na tarifa do FCM de R\$ -0,00006 e R\$ -0,00004, respectivamente.



5.3.4 Custos referentes aos controladores e redutores de velocidade previstos no PER

95. As Notas Técnicas nº 004/2018/GEFIR/SUINF e nº 012/2018/GEFIR/SUINF apresentaram proposta de revisão extraordinária de TBP para alteração, no Contrato de Concessão da MSVia, dentre outros, dos custos financeiros com postagens das notificações de atuação e penalidades oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade previstos no PER do Contrato.
96. Os valores retificados geraram um impacto de R\$ -0,000008 na Tarifa.
97. Os custos associados a tal evento resultaram em um impacto na TBP de R\$ -0,000005.

5.4 Efeito final da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária

98. O impacto conjunto da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP e do reajuste segundo o IRT definitivo podem ser observados nos quadros abaixo.

Quadro 12 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal

Itens revisados	Tarifa/km (R\$ iniciais)
Tráfego Real	0,00044
Controlador/redutor veloc DNIT	(0,00006)
Controlador/redutor veloc DNIT - custo adm	(0,00004)
Controlador/redutor veloc PER	(0,000008)
Controlador/redutor veloc PER - Custo adm.	(0,000005)
Subtotal Tarifa FCM	0,000329
Tarifa acumulada *	0,0058082

*Considera a tarifa obtida no FCM da 2ª RO e 4ª RE

Quadro 13 – Itens da Conta C



Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Segurança no trânsito: PRF (ano 2 e ano 3)	505.855,84
Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 2 e ano 3)	-519.448,29
RDT (ano 2 e 3)	-587.534,65
Arredondamento	141.005,10
ISS diferente de 5%	-7.216,88
Eixos suspensos	1.921.343,66
Receitas Extraordinárias	-5.493.618,88
Saldo Conta C	-4.039.614,11

Quadro 14 – Cálculo Fator C

Montante aplicado (Cdt+1)	-4.039.614,11
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-3.528.828
Fator C anterior (ct)	-0,1648
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt-2)	48.965.194
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	43.448.635
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	40.927.994,59
Taxa de juros (rt)	12,40%
Fator C (ct+1)	0,00098

99. Considerando-se o IRT provisório de 1,47626, Fator C de 0,00098, Fator D de 9,45187%, TBP FCM de 0,00581 e TBP de contrato acrescida do reequilíbrio de eixos suspenso de 0,04678, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

Quadro 15 – Cálculo da tarifa por praça (3ª RO, 5ª RE e reajuste)

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TCPi	TBP		Fator D	Fator Q	IRT	Fator X	Fator C
P1	5,08662	5,10	72,34	0,05259		9,45187%	0,00	1,47626 ²	0,00	0,00098
P2	6,96086	7,00	99,00							
P3	6,99531	7,00	99,49							
P4	7,06561	7,10	100,49	TBP FCM	TBP contrato ¹					
P5	7,83753	7,80	111,47	0,00581	0,04678					
P6	6,06381	6,10	86,24							
P7	5,93446	5,90	84,40							
P8	7,77848	7,80	110,63							
P9	5,84658	5,80	83,15							

¹TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão acrescida do percentual de perda de receita em razão dos eixos suspensos (6,789% = $(1 / (1 - 6,36\%)) - 1$), sendo 6,36% o percentual de eixos suspenso).

² Com base na variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, no período de setembro de 2017 a setembro de 2018, a tarifa atual será reajustada em 5,01% (cinco inteiros e um centésimo por cento), para o período de 14/09/2018 a 13/09/2019.

100. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as Tarifas vigentes (antes e depois do arredondamento) e da presente revisão.

Quadro 16 – Percentual de variação tarifária em relação à tarifa anterior

Praça	2a RO e 4a RE		3a RO e 5a RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1	5,02132	5,00	5,08662	5,10	1,30%	2,00%
P2	6,93259	6,90	6,96086	7,00	0,41%	1,45%
P3	6,96771	7,00	6,99531	7,00	0,40%	0,00%
P4	7,03940	7,00	7,06561	7,10	0,37%	1,43%
P5	7,82656	7,80	7,83753	7,80	0,14%	0,00%
P6	6,01782	6,00	6,06381	6,10	0,76%	1,67%
P7	5,88591	5,90	5,93446	5,90	0,82%	0,00%

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias


P8	7,76634	7,80	7,77848	7,80	0,16%	0,00%
P9	5,79629	5,80	5,84658	5,80	0,87%	0,00%
Variação Média					0,58%	0,73%

101. Ressaltamos que o Fator C gerado foi um valor positivo (0,00098), enquanto que o Montante aplicado (Cdt+1) é um valor negativo (R\$ -4.039.614,11), conforme consta no Quadro 14. Para o cálculo do Fator C, é utilizada a fórmula estabelecida no Contrato de Concessão, no Anexo 6. Assim, foi observada uma inconsistência nessa fórmula, para revisões que abordam o 4º ano concessão em diante. Tal assunto será tratado em processo separado, abordando sugestão de correção da fórmula de cálculo do Fator C para todas as concessionárias da 3ª Etapa.

6 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

102. Em atendimento ao Memorando nº 001/2018/GEREF/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR encaminhou o Memorando nº 076/2018/GEFIR/SUINF, atestando a regularidade técnico-operacional e contratual da MsVia. Outrossim, informa que não há óbice ao processo de revisão e reajuste em curso.

103. O Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2018 e Atestado de Regularidade Fiscal da MsVia, com vigência até 30/11/2018, em referência aos aspectos econômico-financeiros, validam a regularidade da concessionária nestes quesitos.

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

104. Em tempo, informamos que em atendimento à Portaria MF n.º 150, de 12 de abril de 2018, ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514- 3.4.1.11/2010 e à Portaria ANTT nº 467, de 21/09/2015, foram encaminhados à Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência – SEPRAC o Ofício nº 328/2018/SUINF, e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o Ofício nº 329/2018/SUINF, informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária MsVia.

7 TABELA DE TARIFAS

105. Considerando as tarifas de pedágio por praça resultantes da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P9, a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula seguinte:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \frac{\text{Tarifa de Pedágio Arredondada}}{\text{Multiplicador da Tarifa}}$$

106. Abaixo, as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a serem praticadas nas praças P1 a P9.

Praça de Pedágio 1: Mundo Novo

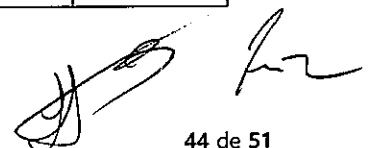
Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1,0	5,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,20

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	10,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	20,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	25,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	30,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,55

Praça de Pedágio 2: Itaquirá / Naviraí

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	7,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	14,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	10,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	21,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	14,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	28,00



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	35,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	42,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,50

Praça de Pedágio 3: Caarapó

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	7,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	14,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	10,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	21,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	14,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	28,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	35,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	42,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,50

Praça de Pedágio 4: Rio Brilhante




Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	7,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	14,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	10,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	21,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	14,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	28,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	35,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	42,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,55

Praça de Pedágio 5: Campo Grande

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	7,80
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	15,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	11,70
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	23,40
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	15,60

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

6	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	4	Dupla	4,0	31,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	5	Dupla	5,0	39,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	6	Dupla	6,0	46,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,90

Praça de Pedágio 6: Bandeirantes / Rochedo / Jaraguari

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	6,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-tractor e furgão	2	Dupla	2,0	12,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	9,15
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	18,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	12,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	4	Dupla	4,0	24,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	5	Dupla	5,0	30,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semirreboque	6	Dupla	6,0	36,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,05

Praça de Pedágio 7: São Gabriel do Oeste / Camapuã

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	5,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	11,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	8,85
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	17,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	11,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	23,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	29,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	35,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,95

Praça de Pedágio 8: Rio Verde de Mato Grosso

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	7,80
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	15,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	11,70

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

4	Caminhão, caminhão- trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	23,40
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	15,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	31,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	39,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	46,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	3,90

Praça de Pedágio 9: Pedro Gomes / Sonora

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	5,80
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	11,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	8,70
4	Caminhão, caminhão- trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	17,40
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	11,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	23,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	29,00

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	34,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,90

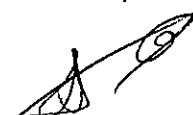
8 CONCLUSÃO

107. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 3ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da MSVIA, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

108. O processo de reajuste indicou o percentual de 5,01% (cinco inteiros e um centésimo por cento), correspondente à variação do IPCA no período de setembro de 2017 a setembro de 2018, com incidência para o período de 14/09/2018 a 13/09/2019.

109. As tarifas vigentes para as diversas praças de pedágio foram alteradas conforme demonstrado no quadro 16. Observa-se que, em média, a tarifa praticada aumentou 0,73% em relação àquela vigente, aprovada na 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária.

110. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a MSVIA, cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio, para a categoria 1, a ser praticada pela concessionária, para R\$ 5,10 (cinco reais e dez centavos), na praça de pedágio P1, R\$ 7,00 (sete reais) na P2, R\$ 7,00 (sete reais) na P3, R\$ 7,10 (sete reais e dez centavos) na P4, R\$ 7,80 (sete reais e oitenta centavos) na P5, R\$ 6,10





Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

(seis reais e dez centavos) na P6, R\$ 5,90 (cinco reais e noventa centavos) na P7, R\$ 7,80 (sete reais e oitenta centavos) na P8, R\$ 5,80 (cinco reais e oitenta centavos) na P9, com vigência a partir de 14 de setembro de 2018.