

RELATORIA: DMB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 020/2015

OBJETO: PROPOSTA DE RESOLUÇÃO QUE AUTORIZA O INÍCIO DE COBRANÇA DE PEDÁGIO, A 2ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E O REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO – TBP - DA MSVIA – CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A.

ORIGEM: SUINF/ANTT

PROCESSO (S): 50500.249226/2015-39

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER Nº 12.508/2015/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DMB: DEFERIMENTO DO PLEITO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de Proposta de Resolução à Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza o início de cobrança de pedágio, a 2ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

A 2ª Revisão Extraordinária, concomitante com o reajuste, é realizada para contemplar os efeitos do Art. 17 da Lei 13.103/2015 “Lei dos Caminhoneiros” e do Decreto 8.433, que isentam do pagamento de pedágio os eixos suspensos de veículos de carga vazios. Além disso, a revisão contempla a inclusão dos custos administrativos relativos aos investimentos para implantação dos dispositivos adicionais de retorno em nível inseridos no Fluxo de Caixa Marginal na 1ª Revisão Extraordinária da TBP (fls. 37 a 42).

M3

II – DOS FATOS E ANÁLISE PROCESSUAL

Por meio da Nota Técnica nº 133/2015/GEROR/SUINF, de 02 de setembro de 2015, foi realizada a análise do reajuste, com data de vigência contratual prevista para setembro de 2015 (mês previsto para início da cobrança de pedágio), e da concomitante 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento ao disposto no Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 005/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A (fls. 43).

Conforme a referida Nota Técnica, a 2ª Revisão Extraordinária, concomitante com o reajuste, se justifica pela necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão devido à inclusão da remuneração dos custos administrativos para novas obras, prevista na Resolução nº 4.727, e ao impacto direto na receita da concessionária em função da isenção de eixos suspensos prevista na Lei 13.103.

Os principais pontos da Revisão Tarifária e do Reajuste da TBP propostos pela Nota Técnica nº 133/2015/GEROR/SUINF a serem destacados são:

- **Início da cobrança:**

Com relação à cobrança de pedágio, em conformidade com a subcláusula 18.1.1 do contrato de concessão, ela somente poderá ter início, em qualquer das praças de pedágio, após a conclusão dos trabalhos iniciais no sistema rodoviário, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, a implantação de praça de pedágio e o cumprimento, pela concessionária, do disposto na subcláusula 24.2.2, bem como da entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.

As avaliações realizadas pela SUINF verificaram que as condições para início da cobrança da tarifa de pedágio listadas na subcláusula 18.1.1 foram atendidas pela concessionária para as praças de pedágio P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 e P9 (fls.44-v a 46).

- **Reajustamento tarifário:**

Quanto ao reajuste, a análise efetuada por esta Agência indicou o percentual de 25,88% (vinte e cinco inteiros e oitenta e oito centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vista à recomposição tarifária, desde a data-base do contrato (fls. 46 a 47-v).

- **Revisão extraordinária – isenção de eixos suspensos:**

Concomitante ao processo de reajuste, a SUINF está propondo a 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio que, entre outros fatores, analisa a recomposição do desequilíbrio gerado pela isenção de eixos suspensos previsto na Lei 13.103, “Lei dos Caminhoneiros”, e Decreto 8.433.

Da análise efetuada pela Superintendência, emergiram dois métodos de estimativa da perda de receita. Para ambos, a SUINF considera razoável recompor o desequilíbrio. Entretanto, no primeiro método, a SUINF considera apenas a parcela de perda correspondente aos veículos vazios, para a qual a ANTT tem dados disponíveis para verificar os dados da concessionária.

No segundo método, há uma parcela adicional de perda decorrente de veículos parcialmente carregados e que suspendem eixos, metodologia adotada na 2ª Revisão Extraordinária da Concessão da BR-060/153/262/DF/GO/MG, aprovada por meio da Resolução n. 4.747/2015. Às fls. 75 do processo, a Superintendente salienta que avalia como pertinente a consolidação do percentual de 3,63%, referente aos veículos

37

previamente carregados, considerado o mínimo avaliado pela área técnica.

No primeiro método (fls. 54-v), a tarifa seria aumentada em 9,83% (nove inteiros e oitenta e três centésimos por cento). No segundo método (fls. 55), a tarifa seria aumentada em 14,40% (quatorze inteiros e quarenta centésimos por cento).

Em qualquer das metodologias adotadas, segundo a Superintendência, *“as previsões de receita consideradas preliminarmente no reequilíbrio econômico-financeiro serão posteriormente revisadas com base nas perdas reais experimentadas pela concessionária”* (fls. 55-v.).

- **Revisão extraordinária – Inclusão dos Custos Administrativos**

Trata-se da inclusão dos custos administrativos relativos aos investimentos para implantação dos dispositivos adicionais de retorno em nível inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, na 1ª Revisão Extraordinária da TBP, aprovada pela Resolução nº 4.700.

Com essa inclusão (fls. 51-v), a tarifa é aumentada em 0,16% (dezesseis centésimos por cento).

- **Efeito final da revisão e do reajuste**

Os efeitos combinados do Reajuste e da 2ª Revisão Extraordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica (resultante da 1ª Revisão Extraordinária) de 38,48% (trinta e oito inteiros e quarenta e oito centésimos por cento), ou 44,23% (quarenta e quatro inteiros e vinte e três centésimos por cento), a depender do método escolhido para reequilíbrio de eixos suspensos.

Desta forma, tem-se as seguintes tarifas de pedágio, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio, após a aplicação do critério de

arredondamento, para os métodos 1 e 2 de reequilíbrio de eixos suspensos (fls. 56):

	Veículos vazios Método 1	Veículos Vazios + parcialmente carregados Método 2
P1	4,50	4,70
P2	6,20	6,40
P3	6,20	6,50
P4	6,30	6,50
P5	6,90	7,20
P6	5,40	5,60
P7	5,30	5,50
P8	6,90	7,20
P9	5,20	5,40

Em conformidade com a subcláusula 18.1.4, a concessionária deverá iniciar a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 dias a contar da data de expedição da resolução autorizando o início da cobrança de pedágio nas praças de pedágio P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 e P9.

Durante esse período, a concessionária deverá dar ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio, seus valores e outras informações pertinentes.

O processo foi encaminhado à Procuradoria-Geral, a qual se manifestou por meio do Parecer nº 12.508/2015/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 76 a 82), indicando que a SUINF verificou a adimplência contratual, da Concessionária (fls. 09 a 18), bem como observou as demais disposições contratuais, legais e regulamentares cabíveis, não havendo óbices para a homologação do Reajuste, da 2ª Revisão Extraordinária e da Autorização para o início da cobrança do pedágio nas Praças de Pedágio P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 e P9 (fls. 82).



Em relação às metodologias propostas pela área técnica, entende esta Diretoria por propor que a Diretoria Colegiada acompanhe a proposta formulada pela Superintendente de adoção da segunda metodologia, uma vez que a área técnica considerou a parcela adicional constante do método como pertinente, bem como por haver sido este entendimento já acolhido por meio da Resolução n. 4.747/2015.

Ainda que os dados da parcela adicional possam não se confirmar na prática, podendo haver diferenças para mais ou para menos (fls. 55), as previsões serão posteriormente revisadas de acordo com os dados reais de tráfego. Adicionalmente, a análise técnica sobre sua pertinência indica que a estimativa reflète de forma mais aproximada o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, particularmente em face do disposto no §2º do art. 2º do Decreto n. 8.433, de 04 de abril de 2015, segundo o qual, até a implementação das medidas técnicas e operacionais para a implementação da isenção do eixo suspenso, a que se refere o § 1º, “consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos”.

Adicionalmente, como o reequilíbrio em questão é realizado de acordo com estimativas, vale registrar a relevância de que se acompanhe a aderência da estimativa em questão com a efetiva operação das praças de pedágio, a fim de garantir, conforme a Nota Técnica, que *“as previsões de receita consideradas preliminarmente no reequilíbrio econômico-financeiro serão posteriormente revisadas com base nas perdas reais experimentadas pela concessionária”* (fls. 55-v.). Neste sentido, sugerimos que até 90 dias após a publicação desta Resolução seja verificada a aderência das estimativas realizadas à perda real suportada pela concessionária.

MB

III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto, voto pela aprovação da Resolução que autoriza o início de cobrança de pedágio, a 2ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A., adotando o método 2 constante da Nota Técnica nº 133/2015/GEROR/SUINF e o despacho da Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária que avalia como pertinente a consideração do percentual de perda de receita referente aos veículos parcialmente carregados.

Proponho ainda que as previsões de receita consideradas no reequilíbrio econômico-financeiro deverão ser revisadas com base nas perdas reais experimentadas pela concessionária, sugerindo-se o prazo de 90 dias após a publicação desta Resolução para que seja verificada pela Superintendência a aderência das estimativas realizadas à perda real suportada pela concessionária.

Brasília-DF, 03 de setembro de 2015.


MARCELO BRUTO
Diretor

ENCAMINHAMENTO: À Secretaria-Geral (*SEGER*), para prosseguimento.

Em, 03 de setembro de 2015.

Ass: 