



ESTADO DE GOIÁS
AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS
GERÊNCIA DE TRANSPORTES

Processo: 201900025020827

Nome: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSITO

Assunto: Revisão Tarifária

PARECER GET- 06063 Nº 13/2019

Tendo em vista a petição protocolizada pela concessionária Sanperes no dia 17/05/2019, a Gerência de Transportes tece algumas considerações sobre os pedidos formulados pela empresa, a fim de subsidiar a análise pelo Conselho Regulador da AGR.

Conforme já mencionado nos autos, durante o período de vigência do contrato, a tarifa relativa aos serviços de inspeção veicular já foram reajustadas duas vezes, sem que fosse observado contido na cláusula décima primeira do contrato, que diz:

O valor da taxa de vistoria de que trata o item anterior (2.2) poderá ser reajustado nos termos do art.65, II, "d" da Lei 8.666/93 c/c art. 9º, §§ 3º e 4º e art. 10, caput, ambos da Lei 8.987/95 e art. 35 da Lei 9.074/95, tanto para aumentar quanto para diminuir o seu valor, tomando por base a Taxa Interna de Retorno (TIR), calculada a partir dos demonstrativos financeiros (fluxo de caixa) apresentados pelas concessionárias, cuja análise fiscalização compete à Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR, a quem serão submetidas às solicitações de reajustes e apresentas pelas Concessionárias, para deliberações nos termos do art. 2º "caput" da Lei Estadual 17.429/2011 e da Lei Estadual nº 13.569/1999.

Sempre que estiverem sendo atendidas todas as condições do contrato original, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro, não se admitindo reajuste para elevação do preço da tarifa – art.10 da Lei 8.987/95.

Os dois reajustes concedidos e aprovados pela AGR foram realizados com base em reajuste por índice inflacionário, não previsto no contrato de concessão. Desta forma, a presente revisão tarifária se faz necessária para se cumpra o contrato de concessão, nos termos supramencionados.

A presente revisão tarifária em nada tem a ver com a prevista no item 30, da cláusula terceira, das obrigações e responsabilidades da concessionária. Tanto é verdade que o Relatório nº 1/2019-GET sugere em seu trecho final a realização de “nova revisão tarifária, no ano de 2020 (quinto ano da concessão), com as informações provenientes da auditoria sugerida, com o impacto do novo valor de tarifa sugerida e os indicadores econômico-financeiros apresentados pela concessionária”.

Afirmar que o presente processo de revisão tarifária “vem ocorrendo à revelia desta empresa, sem qualquer oportunidade prévia de manifestação” não condiz com a verdade, uma vez que a concessionária foi citada sobre o início do processo de revisão, foi notificada a apresentar as informações

sobre o fluxo de caixa e, posteriormente, a apresentar justificativa sobre os elevados custos apresentados, as quais não foram apresentadas, em que pese reunião prévia com representantes da empresa, na qual foram explicadas as principais divergências apontadas.

Cabe destacar que no primeiro pedido de revisão tarifária (201600029001151) foi solicitado pela concessionária, apenas a revisão da despesa inerente aos encargos sociais sobre folha de pagamento, o qual foi aprovado pela AGR e considerado válido pelo presente estudo de revisão tarifária. Em momento algum, foi registrado outro pedido por parte da concessionária, alegando falha nos estudos que culminaram com a tarifa base, estabelecida em R\$ 117,66.

O edital de licitação, bem como os estudos que subsidiaram o mencionado valor de tarifa estão sendo rigorosamente cumpridos no atual processo de revisão tarifária, inclusive na questão de redução do valor proposto (R\$108,00) para que se mantenham as condições estabelecidas previamente de uma taxa interna de retorno de 14,9%. Ou seja, se foram efetivados reajustes sem a devida verificação deste requisito contratual (cláusula décima primeira), a administração pública tem a obrigação de rever os seus atos, de forma a preservar os interesses da coletividade.

A afirmação que “os custos foram dimensionados de forma equivocada pela Administração” deve ser ignorada uma vez que inexistente registro de impugnação do certame licitatório questionando as condições apresentadas e que, neste momento, quatro anos após a celebração do contrato de concessão, tal afirmação deve ser encarada apenas como uma tentativa de desqualificar o presente estudo.

Outro ponto que não merece ser levado em consideração pela concessionária, diz respeito a projeção de crescimento do quantitativo de vitorias para os anos subsequentes, uma vez que foi adotado o mesmo critério estabelecido nos estudos prévios à licitação, de crescimento anual de 5,7%.

O presente estudo foi realizado com dados relativos aos anos entre 2015 e 2018, em que pese na solicitação inicial terem sido solicitadas informações inclusive sobre o ano de 2019, as quais não foram encaminhadas pela concessionária. Desta forma, não pode afirmar que houve redução no número de vitorias em 2019 por dois motivos básicos: a) não consta dos autos qualquer informação sobre o ano de 2019; b) qualquer afirmação sobre a tendência no número de vitorias somente poderá ser feita após o encerramento do ano.

A concessionária entra em contradição quando afirma que as projeções de arrecadação estão erradas por considerar o crescimento de 5,7% ao ano, conforme edital de licitação, mas utiliza os índices de crescimento no número de vitoria, que foram de 128%, 34% e 8%, registrados nos anos de 2016, 2017 e 2018, respectivamente, para justificar os elevados custos com Contabilidade, Advocacia e Certificação ISO 9000. Para o aumento da receita adota-se um índice de 0,6% de incremento nas receitas e para justificar o aumento das despesas, a justificativa é incremento acima do previsto da mesma receita. Ou seja, dois pesos e duas medidas.

Ao afirmar que os custos de infraestrutura foram subdimensionados é um equívoco por parte da concessionária, uma vez que para os anos entre 2015 e 2018, foram considerados no estudo os dados informados pela empresa, exceto quando apresentados em duplicidade, conforme documento apresentado pela própria empresa e descrito no Relatório nº 01/2019-GET. Tal informação encontra guarida no próprio estudo apresentado pela concessionária, uma vez que os custos de infraestrutura estão em linha com os previstos neste estudo de revisão tarifária.

Para finalizar, a empresa apresenta a programação de um investimento de R\$ 47.497.459,90 que, diferentemente do informado, não está previsto no edital de licitação neste montante,

sendo que a concessionária afirma que este investimento “não foi realizado nos primeiros quatro anos de execução do contrato”. Apresenta ainda que, com este investimento e a manutenção da tarifa de vistoria veicular em R\$ 175,76, a taxa interna de retorno (TIR) deste contrato ficará em 14,93%.

Ora, a própria informação da concessionária é prova cabal que a tarifa no patamar atual de R\$ 175,76 está acima do previsto no contrato, uma vez que a mesma assume que não realizou os investimentos previstos e que, após realizá-lo, a tarifa que remunera todo o seu investimento, com a TIR pactuada é a mesma de R\$ 175,76. Em outras palavras, a tarifa atual remunera o capital investido em uma TIR superior ao do contrato, sendo calculada pela Gerência de Transportes, com os dados exclusivamente informados pela concessionária, em valor acima de 100%.

Portanto, em relação aos pedidos formulados pela concessionária, a Gerência de Transportes sugere:

a) em relação a concessão de prazo de noventa dias para a apresentação do estudo de viabilidade econômica-financeira da concessão, nos termos do item 30 da cláusula terceira do contrato de concessão, sugere-se o INDEFERIMENTO do pedido e que seja acatada a sugestão apresentada no Relatório nº 01/2019-GET que diz:

Realizar nova revisão tarifária, no ano de 2020 (quinto ano da concessão), com as informações provenientes da auditoria sugerida, com o impacto do novo valor de tarifa sugerido e os indicadores econômico-financeiros apresentados pela concessionária, nos termos da cláusula terceira do contrato de concessões.

b) em relação ao pedido de manutenção do valor atual da tarifa, sugere-se o INDEFERIMENTO com base nas evidências apresentadas pela própria concessionária que os investimentos necessários não foram realizados o que não justifica um valor de tarifa no mesmo patamar que se houvesse realizado tais investimentos, conforme o estudo apresentado pela própria concessionária.

Volvam-se os autos ao gabinete do Conselheiro Relator, com a sugestão de envio à Gerência Jurídica para manifestação.

Gerência de Transportes da AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS, aos 20 dias do mês de maio de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **LUIS MAURICIO BESSA SCARTEZINI, Gerente**, em 20/05/2019, às 16:29, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1 informando o código verificador **7310154** e o código CRC **B1981279**.

GERÊNCIA DE TRANSPORTES

AVENIDA GOIÁS - Bairro CENTRO - CEP 74005-010 - GOIANIA - GO - ED. VISCONDE DE MAUÁ 305



Referência: Processo nº 201900025020827



SEI 7310154