

# NOTA TÉCNICA CET 002/2022

## REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DOS SERVIÇOS REGULARES DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ



V.1.2.4 - Custo Médio Ponderado do Capital (WACC)

100. Com base no exposto, o Custo Médio Ponderado do Capital, ou seja, a taxa de investimentos em distribuição de energia elétrica no Brasil é de 11,20%, conforme segue:

Tabela 2  
Custo Médio Ponderado do Capital (WACC)

Estrutura de Capital Meta $\left(\frac{P}{P+D}\right)$
Taxa Livre de Risco ( $r_f$ )
Beta médio de empresas distribuidoras do EUA desavaliado ( $\beta_e$ )
Beta médio reavaliado pela estrutura meta de capital BZ ( $\beta$ )
Risco Crédito empresas EUA mesmo risco BZ ( $B1$ ) ( $r_1^c$ )
Risco Crédito empresas EUA mesmo risco de empresas distribuidoras BZ
Risco País ( $r_2 = r_1 - r_1^c$ )
Risco Cambial ( $r_3$ )
Risco Regulatório $(\beta_{reg} - \beta_{reg,ref}) \times (r_{reg} - r_f)$
Custo de Capital Próprio Nominal $r_e = r_f + \beta(r_{reg} - r_f) + r_1 + r_2 + r_3$

Médias, Máximos e mínimos de IASC - Estatísticas de Novembro de 2002 para Efeito de Apuração do Fator 1,4 e dados de IASC da Pesquisa de Fretes em Novembro de 2003.

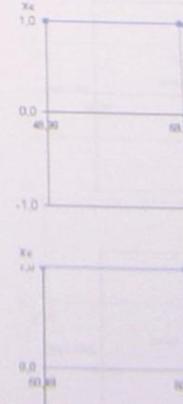
MÉDIO	REGIÃO	LOCAL
62,91	63,12	60,49
62,91 x 62,91	63,12 x 63,12	60,49 x 70,49
62,91 x 69,20	63,12 x 77,23	70,49 x 77,54
69,20 x 73,91	>77,23	>77,54 x 80,49
>77,91		>80,49

se atualizada, precisará conseguir, na pesquisa de novembro, precisará conseguir IASC > 73,45

2 - AGRUPAMENTO CONF  
2.1 - Regões Sul / Sudeste / Centro

EMPRESA
NOVA PALMA
ALIANÇA
COCEL
CONNERE
UNICEL
CEL
COCCAR
COESA
ASSANDA
CNE
JACUARI
MUSTELO
PANAMB

( ) Os valores acima, extraídos de Planos de



**NOTA TÉCNICA CET Nº 002/2022: REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DOS SERVIÇOS REGULARES DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS – SEGMENTO INTERURBANO REGULAR – DO ESTADO DO CEARÁ**

**SUMÁRIO**

<b>1. REVISÃO EXTRAORDINÁRIA .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. PERFIL DO SISTEMA.....</b>	<b>2</b>
<b>1.3. EQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO DO CONTRATO .....</b>	<b>5</b>
<b>1.4. HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DOS COEFICIENTES TARIFÁRIOS .....</b>	<b>7</b>
<b>2. ANÁLISE.....</b>	<b>9</b>
<b>3. CÁLCULO DO IRT .....</b>	<b>11</b>
<b>4. CONCLUSÃO .....</b>	<b>12</b>

## **NOTA TÉCNICA CET Nº 002 / 2021**

### **REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO CEARÁ (SERVIÇO REGULAR INTERURBANO)**

Refere-se a presente nota técnica à análise de revisão extraordinária do coeficiente tarifário dos serviços regulares interurbanos do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Ceará, em decorrência da redução da base de cálculo do ICMS em 100% (cem por cento) devido na prestação dos referidos serviços, determinada pelo Decreto Estadual nº 34.496, de 29 de dezembro de 2021.

Em decorrência do citado Decreto, o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Intermunicipal e Interestadual do Ceará – SINTERÔNIBUS, por meio de seu Ofício nº 002/2022, de 05 de janeiro de 2022, solicitou pronunciamento desta Agência Reguladora “acerca das implicações da redução de 100% da base de cálculo do ICMS, previsto no Decreto 34.494/2021 (sic), no que se refere aos valores tarifários praticados por cada operadora do sistema”.

Diante da solicitação do SINTERÔNIBUS, a Assessoria de Comunicação e Relacionamento Institucional, por meio da CI/ACR/001/2022, informou a esta Coordenadoria Econômico-Tarifária acerca da “necessidade de revisão extraordinária das tarifas do serviço intermunicipal regular e complementar”, encaminhando, ademais, o referido Ofício nº 002/2022, “a fim de que seja elaborado estudo técnico a ser submetido ao Conselho Diretor para deliberação”.

A revisão tarifária, objeto desta nota técnica, constitui mecanismo previsto nos correspondentes contratos de concessão vigentes, com vistas à preservação do valor da tarifa e, por consequência, à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial dos mesmos.

Outrossim, cabe ressaltar que esta nota técnica objetiva, portanto, fundamentar o parecer desta Coordenadoria Econômico-Tarifária referente ao supracitado pleito, a ser encaminhado para apreciação do Conselho Diretor da ARCE, com vistas a sua decisão sobre o reajuste do coeficiente tarifário.

## **1. REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**

### **1.1. Introdução**

Em 2009, o Governo do Estado do Ceará, através do DETRAN, realizou licitação no formato de Concorrência Pública, com os procedimentos definidos no Edital da Concorrência Pública nº 002/2009/DETRAN/CCC, para a concessão da prestação dos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Ceará, na espécie de Serviço Regular Interurbano.

Em atendimento aos arts. 5º e 16 da Lei Federal nº 8.987/95, o DETRAN publicou no DOE de 01/04/2009, através da Resolução nº 08/2009 do Conselho de Coordenação Administrativa (CCA) do DETRAN/CE, a Justificação da Conveniência de Outorga de Concessão e de Permissão. Nesta resolução foi apresentado o modelo de concessão, para o Serviço Regular, e o de permissão, para o Serviço Regular Complementar, além de apresentar o perfil do Sistema, apresentado a seguir.

## 1.2. Perfil do Sistema

O modelo apresentado na Resolução nº 08/2009 do CCA/DETRAN-CE consistia na regionalização dos serviços regulares em 8 (oito) áreas (ou lotes) considerando os municípios pólos socioeconômicos do Estado e seus corredores de acesso à Fortaleza. Todos os municípios do Estado foram alocados nessas áreas, exceto os da Região Metropolitana de Fortaleza, sendo que alguns municípios foram alocados em duas ou três áreas de operação (vide Figuras 01 a 08).

Dentro desse modelo, foi definida a delegação dos serviços regulares da seguinte forma:

- **serviço regular**: composto pelas ligações radiais dos pólos ou municípios das áreas de operação para Fortaleza e pelas ligações regionais entre pólos e municípios de áreas distintas;
- **serviço regular complementar**: composto pelas ligações radiais de menor extensão, até 165 km dos municípios para Fortaleza ( $d \leq 165$  km), e ligações regionais entre municípios e destes para pólos socioeconômicos do Estado.

A delegação dos serviços ocorreria por área de operação, com especificações próprias para cada espécie de serviço, permitindo a maior adequabilidade do serviço às demandas surgidas e modificadas ao longo do prazo da delegação, mediante alterações e expansões. A delegação dos serviços ocorre mediante concessão, no caso do serviço regular, e mediante permissão, no caso do serviço regular complementar, ambos com prazo determinado.

A licitação foi realizada em 2009, com recebimento das propostas em junho daquele ano, e, com exceção do lote 05, a homologação da concorrência ocorreu em 22 de setembro de 2009 e os contratos foram assinados em 17 de novembro de 2009, com prazo de validade de 10 anos, prorrogável, uma única vez, por até igual período. O contrato do vencedor áreas de operação 05 foi assinado em 31 de dezembro de 2010, com o mesmo prazo dos contratos das demais áreas de operação.

Os contratos das áreas de operação 01, 03, 04, 06, 07 e 08 foram renovados por mais 10 anos em 14 de novembro de 2019, enquanto os contratos das áreas 02 e 05 não foram renovados diante do não cumprimento dos requisitos mínimos (regularidade jurídica e fiscal) pela concessionária (Fretcar). No que se refere especificamente à área de operação 05 cabe destacar que, após o devido processo licitatório, foi assinado contrato de concessão, em 20 de janeiro de 2022, com a empresa vencedora, com prazo de 08 (oito) anos.

Dessa forma, os concessionários das áreas de operação com contratos vigentes são informados nas Figuras 1 a 7.

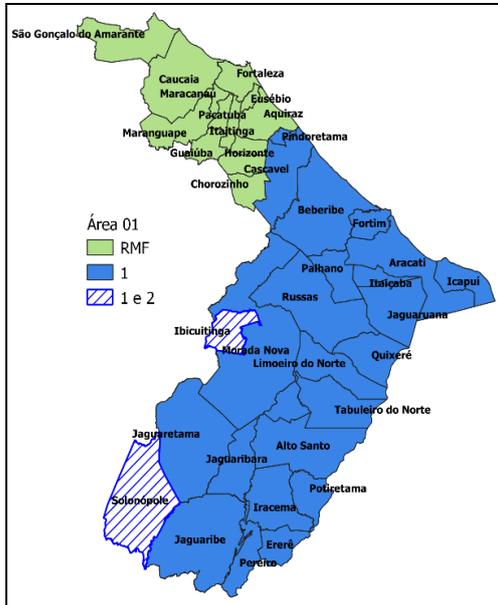


Figura 01: Área 01: Aracati / Russas / Morada Nova / Limoeiro do Norte  
Concessionária: São Benedito Auto Via Ltda

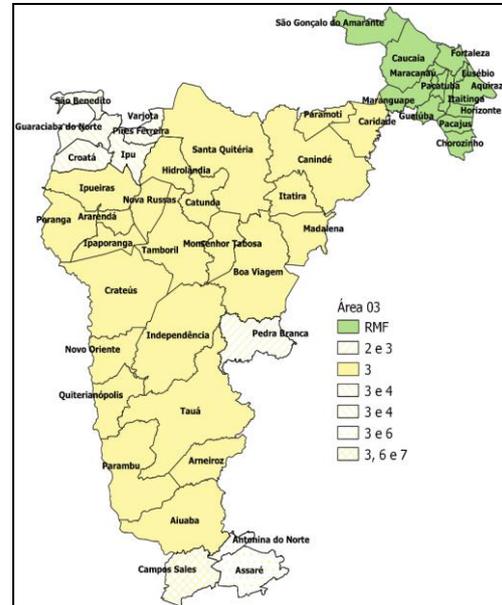


Figura 02: Área 03: Canindé / Crateús / Tauá  
Concessionária: Consórcio Viação Princesa Dos Inhamuns / Gontijo

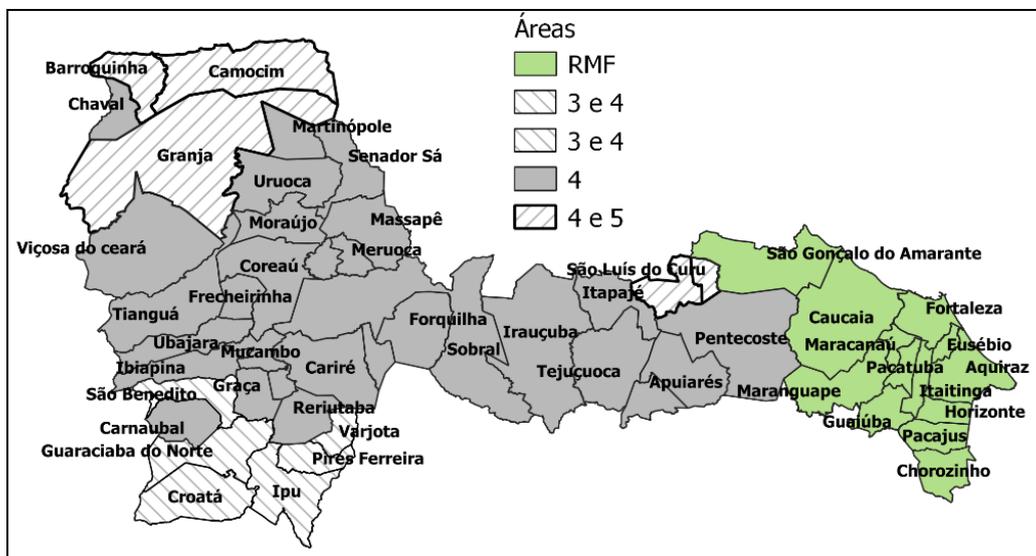


Figura 03: Área 04: Sobral  
Concessionária: Expresso Guanabara S.A.

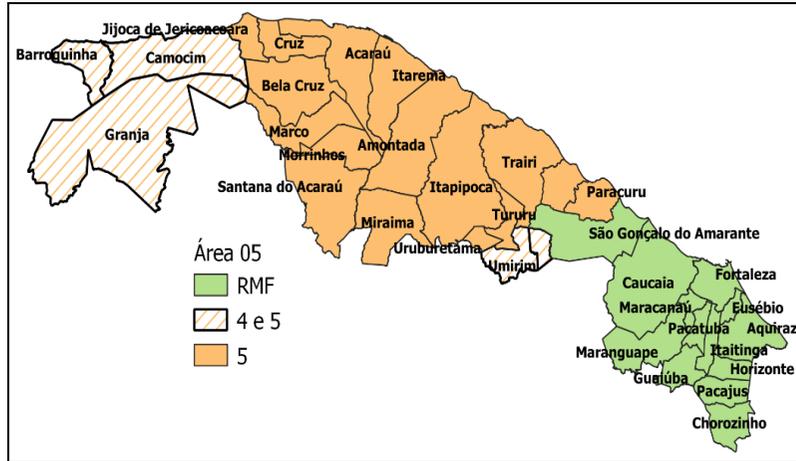


Figura 04: Área 05: Itapipoca  
Concessionária: Expresso Guanabara S.A.

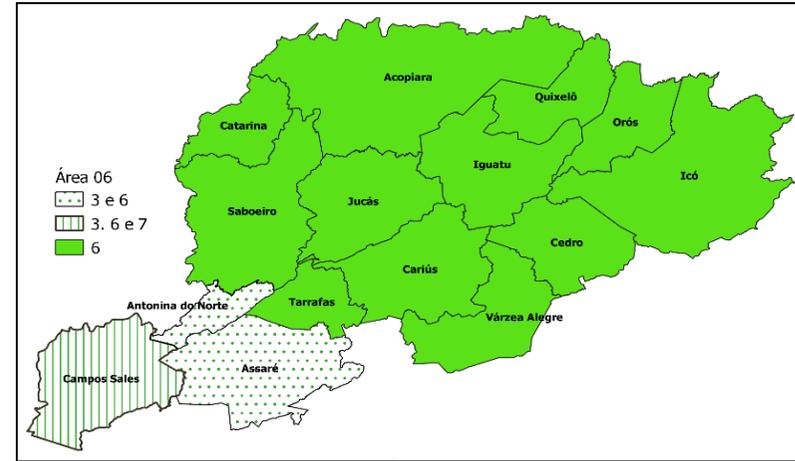


Figura 05: Área 06: Iguatu  
Concessionária: Expresso Guanabara S.A.

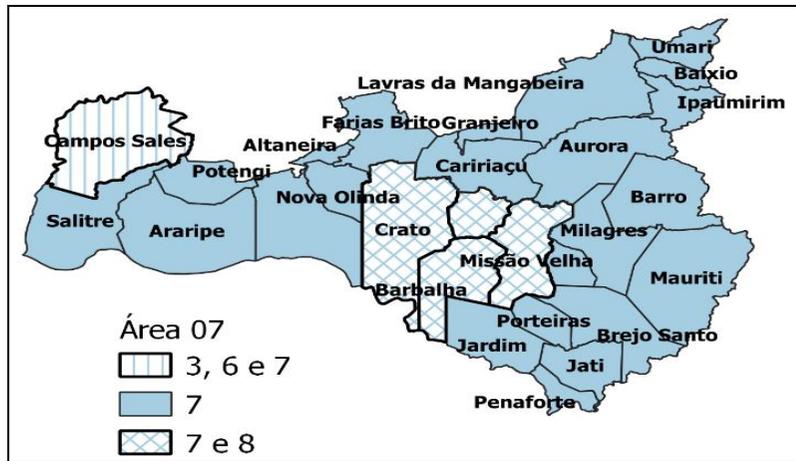


Figura 06: Área 07: Crato/Juazeiro do Norte  
Concessionária: Expresso Guanabara S.A.



Figura 08: Área 08: CRAJUBAR<sup>1</sup>  
Concessionária: Auto Viação Metropolitana Ltda

<sup>1</sup>Agglomerado urbano formado pelos municípios Crato, Barbalha, Juazeiro do Norte e Missão Velha)

### 1.3. Equilíbrio Econômico Financeiro do Contrato

O equilíbrio econômico-financeiro está na essência dos contratos de concessão de serviços públicos. Tal equilíbrio deve levar em consideração todos os aspectos da relação contratual, refletindo uma equivalência razoável entre as obrigações assumidas pelo prestador dos serviços e as retribuições que o mesmo irá obter. A manutenção dessa equivalência deve ocorrer ao longo de toda a vigência do contrato, em conformidade com o estabelecido na Constituição Federal (artigo 37, inciso XXI) e na legislação pertinente (Lei Federal nº 8.666/93 e Lei Federal nº 8.987/95). Os próprios contratos contêm, usualmente, cláusulas que determinam expressamente o respeito ao equilíbrio econômico-financeiro. Em obediência ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro da prestação de serviços públicos concedidos, há procedimentos de alteração da remuneração devida, a saber, reajustes e a revisões tarifárias.

O **reajuste** representa a atualização periódica de preços, por meio de critérios previstos antecipadamente nos instrumentos legais, normativos e/o contratuais, consistindo, pois, em mecanismo de proteção contra variações inflacionárias. O equilíbrio econômico-financeiro é preservado, portanto, mediante a atualização do valor das tarifas, com base em índices de preços ou fórmulas paramétricas preestabelecidas.

Por outro lado, a **revisão** contratual consiste na revisão ampla e minuciosa dos diversos componentes de custos, despesas e receitas referentes à prestação dos serviços públicos objeto do contrato de concessão. Pode ocorrer em momentos preestabelecidos contratualmente (revisões ordinárias) ou a qualquer momento, em decorrência, por exemplo, de eventos imprevisíveis (revisões extraordinárias).

Em razão das diferenças que guardam entre si, o **reajuste** e a **revisão** contratuais apresentam procedimentos bastante diversos de implementação. O **reajuste** geralmente é previsto de modo a se permitir a sua aplicação periódica e automática dentro de um determinado lapso temporal. Os contratos administrativos se utilizam ou de um índice (ou combinação de índices) de **reajuste** predeterminado, ou de uma fórmula especialmente definida para a avença, na qual se inserem os valores das variáveis e se obtém o índice de **reajuste** que deve ser aplicado. Trata-se, assim, de um procedimento bastante simplificado, que independe de juízos de conveniência ou da produção de dados pelas partes. Simplesmente se aplica uma solução matemática previamente estabelecida para se chegar ao valor reajustado da tarifa.

Diante disso, foram previstas nos contratos de concessão dos serviços regulares interurbanos, três formas de preservação do valor da tarifa (**cláusula 10.4**), com a finalidade de que seja assegurada, em caráter permanente, a manutenção do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, quais sejam:

i. **Reajuste da tarifa (cláusula 10.1):**

Consiste na alteração periódica de seu valor unitário para compensar exclusivamente os efeitos das variações inflacionárias ocorridas no respectivo período. O reajuste da tarifa será realizado uma única vez em cada período de um ano, contado da data de início da execução do serviço, sempre em 1º de agosto, para fazer face à elevação regular dos custos, calculado de acordo com a seguinte fórmula e índices(**cláusula 10.5**):

$$IRT = 0,30 \times \text{“IPCA Óleo Diesel”} + 0,40 \times INPC + 0,30 \times IPCA$$

Onde:

**IRT:** Índice de Reajuste Tarifário

**“IPCA Óleo Diesel”:** Índice de Preços ao Consumidor Amplo – Diesel

**INPC:** Índice Nacional de Preços ao Consumidor

**IPCA:** Índice de Preços ao Consumidor Amplo

Os três últimos calculados e divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE.

ii. **Revisão ordinária da tarifa (cláusula 10.2):**

Revisão periódica de seu valor unitário em decorrência do reexame através de estudos técnicos das condições pactuadas, especialmente os critérios utilizados para definição do coeficiente tarifário constante no Anexo I do Edital de licitação, tendo em vista, entre outros fatores, os reais encargos da concessão, os ganhos de produtividade, inovações tecnológicas ou outros fatores que repercutam na fixação da tarifa (**cláusula 10.6**).

A primeira revisão ordinária de tarifa(**cláusula 10.7**) será procedida após 2 (dois) primeiros reajustes anuais concedidos e a partir desta primeira revisão ordinária, as subsequentes serão realizadas a cada período de 03 (três anos). Além disso, no ano da revisão ordinária não será realizado o reajuste anual (**cláusula 10.9**).

Com essas informações, é possível elencar os eventos anuais previstos de preservação do valor da tarifa para os contratos celebrados em 2009, supondo renovações contratuais por mais 10 (dez) anos em 2019 (vide Figura 09).

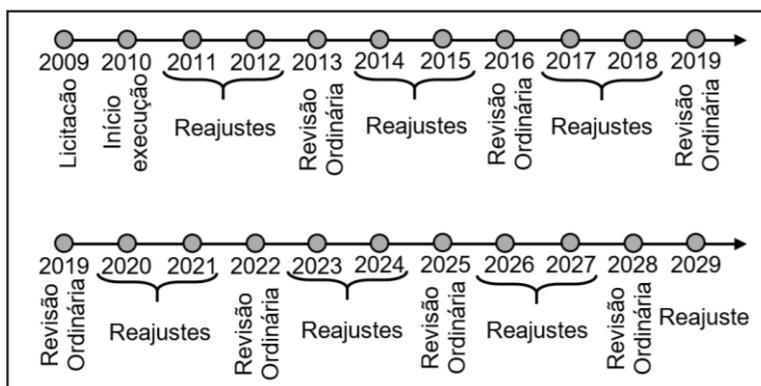


Figura 09: Eventos Anuais de Preservação da Tarifa – Contrato de Concessão

iii. **Revisão extraordinária da tarifa (cláusula 10.3):**

Alteração de seu valor unitário, em decorrência de fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, independentes da vontade das partes e independentes de variações inflacionárias, que venham a causar modificação excessiva no equilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do Art. 65, II, “d” da Lei Federal 8.666/93.

Resta evidente, portanto, que a revisão tarifária, diferentemente dos reajustes tarifários necessários periodicamente para reposição da inflação, deve ocorrer quando as condições estruturais dos contratos se alteram, impactando o equilíbrio econômico-financeiro do sistema (CARVALHO, 2016). No mesmo sentido, Rodrigues et al. (2017) afirmam que o mecanismo de revisão tarifária tem como objetivo assegurar ao poder público e à concessionária a manutenção do equilíbrio entre os direitos e encargos financeiros de cada parte no contrato, garantindo ao prestador do serviço o retorno financeiro atribuído originariamente pela concessão, em face de eventuais consequências imprevisíveis e/ou inevitáveis, ocorridas nas condições materiais da prestação do serviço.

#### 1.4. Histórico da Evolução dos Coeficientes Tarifários

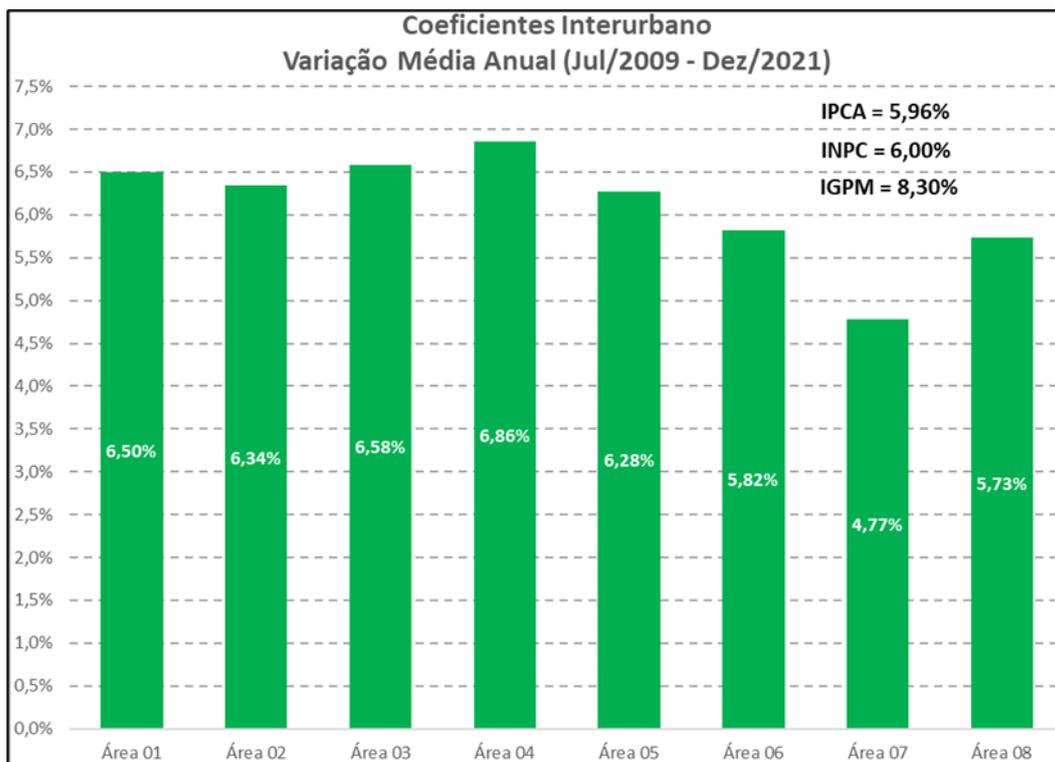
As propostas para a Concorrência Pública nº 002/2009 DETRAN/CE foram apresentadas em junho/2009. Como a operação iniciou-se apenas em 2010 e foi previsto na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão que o primeiro reajuste ocorreria no ano seguinte ao início da operação, sempre em 1º de agosto, o primeiro reajuste ocorreu em 2011. O histórico dos valores dos coeficientes tarifários desde 2009 é apresentado na Tabela 01. Com esses valores, é possível calcular a variação média anual dos coeficientes em cada área de concessão e comparar com a variação média de índices econômicos de referência para variação de preços no mercado (IPCA, INPC e IGP-M), vide Figura 10.

**Tabela 01: Coeficientes Tarifários por Ano (R\$/km)  
2009-2016**

	2009 Licít.	2011 Reaj.	2012 Reaj.	2013 Rev.	2014 Reaj.	2015 Reaj.	2016 Rev.
<b>01</b>	0,0884	0,0954	0,0990	0,1036	0,1108	0,1200	0,1370
<b>02</b>	0,0829	0,0894	0,0928	0,1009	0,1080	0,1169	0,1398
<b>03</b>	0,0807	0,0871	0,0903	0,0958	0,1024	0,1109	0,1306
<b>04</b>	0,0811	0,0875	0,0908	0,1020	0,1091	0,1181	0,1329
<b>05</b>	0,0794	0,0856	0,0889	0,0968	0,1035	0,1120	0,1211
<b>06</b>	0,0789	0,0851	0,0883	0,0945	0,1011	0,1094	0,1248
<b>07</b>	0,0774	0,0835	0,0866	0,0894	0,0956	0,1035	0,1177
<b>08</b>	0,0844	0,0911	0,0945	0,0994	0,1063	0,1150	0,1336

**Tabela 02: Coeficientes Tarifários por Ano (R\$/km) 2017-2021**

	2017 Reaj.	2018 Reaj.	2019 Rev.	2020 Reaj.	2021 Reaj.
<b>01</b>	0,1403	0,1490	0,1722	0,1719	0,1942
<b>02</b>	0,1432	0,1521	0,1585	0,1582	0,1787
<b>03</b>	0,1338	0,1421	0,1587	0,1584	0,1790
<b>04</b>	0,1361	0,1446	0,1647	0,1644	0,1857
<b>05</b>	0,1240	0,1317	0,1506	0,1503	0,1699
<b>06</b>	0,1278	0,1357	0,1418	0,1415	0,1599
<b>07</b>	0,1205	0,1280	0,1229	0,1227	0,1386
<b>08</b>	0,1368	0,1453	0,1502	0,1499	0,1694



**Figura 10: Variação Média Anual dos Coeficientes Tarifários por Área de Concessão e Outros Índices Econômicos de Referência**

## 2. ANÁLISE

No tocante à pertinência da revisão ora analisada, cabe destacar, inicialmente que os serviços públicos devem ser prestados ao usuário, observando princípios, entre os quais os princípios da continuidade, da generalidade, da eficiência, da modicidade e do princípio do equilíbrio econômico do contrato. Se algum desses requisitos não for observado, é dever da Administração Pública intervir para restabelecer ou regular o funcionamento do serviço.

No caso concreto, a publicação, em 29 de dezembro de 2021, pelo Governo do Estado do Ceará, do Decreto Estadual nº 34.496, reduzindo a base de cálculo do ICMS em 100% (cem por cento) devido na prestação dos referidos serviços, corresponde a situação prevista pelo Artigo 9º, § 3º, da Lei Federal nº .8.987/95, o qual dispõe que, “ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso”.

O § 4º do artigo 43 da Lei Estadual 13.094/2001 estabelece que a definição, revisão e reajuste das tarifas referentes aos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros deve levar em consideração os vários aspectos, listados em seus incisos, entre os quais cabe destacar os parâmetros dos índices de consumo de cada serviço e o nível de serviço prestado. Seguindo, no entanto, a determinação expressa no despacho FD/ACD/0011/2022, de 16 de fevereiro de 2022, “os processos de revisão extraordinária das tarifas do Serviço de Transporte Regular Intermunicipal de Passageiros, cujo escopo seja os efeitos do Decreto nº 34.496, de 29 de dezembro de 2021, deverão considerar exclusivamente os efeitos financeiros desse sobre as tarifas pagas pelos usuários”.

Delimitada abrangência da análise técnica da presente revisão extraordinária das tarifas do Serviço de Transporte Regular Intermunicipal de Passageiros – segmento interurbano regular, cabe indicar a planilha tarifária aplicável ao cálculo do correspondente coeficiente tarifário como referência inicial da citada análise. Assim, a partir da planilha tarifária existente para o serviço regular interurbano, é possível obter as seguintes expressões para cálculo do coeficiente tarifário ( $CT_f$ ):

$$CT_{km}^{COM-TRIB} = \frac{CT_{km}^{SEM-TRIB}}{1 - S}$$

$$CT_f = \frac{CT_{km}^{COM-TRIB}}{PE} = \frac{CT_{km}^{SEM-TRIB}}{PE(1 - S)}$$

onde:

- $CT_{km}^{COM-TRIB}$ : custo total quilométrico com tributos (em R\$/km);
- $CT_{km}^{SEM-TRIB}$ : custo total quilométrico sem tributos (em R\$/km);

- $S$ : soma das alíquotas dos tributos incidentes sobre a receita tarifária: ICMS, PIS e COFINS;
- $PE$ : passageiro equivalente ou lotação pagante média (em passageiros);
- $CTf$ : coeficiente tarifário (em R\$/km/passageiro)

Para estimar o índice de reajuste diante da redução dos tributos incidentes sobre a receita tarifária, é necessário definir expressões para o coeficiente tarifário antes e depois da redução tributária. Sendo assim, temos:

$$CTf^{[I]} = \frac{CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]}}{PE^{[I]}(1 - S^{[I]})}$$

$$CTf^{[II]} = \frac{CT_{km}^{SEM-TRIB,[II]}}{PE^{[II]}(1 - S^{[II]})}$$

onde:

- $CTf^{[I]}$ : coeficiente tarifário antes da redução dos tributos (em R\$/km/passageiro);
- $CTf^{[II]}$ : coeficiente tarifário depois da redução dos tributos (em R\$/km/passageiro);
- $CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]}$  e  $CT_{km}^{SEM-TRIB,[II]}$ : custo total sem tributos antes e depois da redução dos tributos, respectivamente (em R\$/km);
- $PE^{[I]}$  e  $PE^{[II]}$ : passageiros equivalentes ou lotação pagante média antes e depois da redução dos tributos, respectivamente (em passageiro);
- $S^{[I]}$  e  $S^{[II]}$ : soma das alíquotas dos tributos incidentes sobre a receita tarifária antes e depois da redução dos tributos, respectivamente;

Como a redução de tributos ocorre através de um ato do Poder Público responsável pelo tributo aplicado em um instante de tempo e como reajuste tarifário definido em contrato é um procedimento de preservação dos valores da tarifa, temos que:

$$CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]} = CT_{km}^{SEM-TRIB,[II]}$$

$$PE^{[I]} = PE^{[II]}$$

Sendo assim, o índice de reajuste tarifária para a redução de tributos pode ser obtido com a seguinte expressão:

$$IRT = \frac{CTf^{[II]}}{CTf^{[I]}} - 1 = \frac{\frac{CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]}}{PE^{[I]}(1-S^{[II]})}}{\frac{CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]}}{PE^{[I]}(1-S^{[I]})}} - 1$$

$$IRT = \frac{CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]}}{PE^{[I]}(1-S^{[II]})} \times \frac{PE^{[I]}(1-S^{[I]})}{CT_{km}^{SEM-TRIB,[I]}} - 1 = \frac{1-S^{[I]}}{1-S^{[II]}} - 1$$

$IRT = \frac{S^{[II]} - S^{[I]}}{1 - S^{[II]}}$	(1)
---	-----

Os valores das alíquotas dos tributos incidentes sobre a receita tarifária são apresentados na Tabela 03.

**Tabela 03: Alíquotas Tributos Receita Tarifária**

Tributo	Alíquota	
	Áreas 1 a 7	Área 8
ICMS (%)	7,41%	0,00%
PIS (%)	0,65%	0,65%
COFINS (%)	3,00%	3,00%
OUTROS (%)	0,00%	0,00%
<b>TOTAL TRIBUTOS (%) – S</b>	<b>11,06%</b>	<b>3,65%</b>

### 3. CÁLCULO DO IRT

Utilizando a expressão constante na Equação (1), os valores apresentados na Tabela 03 e considerando uma redução da alíquota do ICMS para 0%, obtemos o IRT para esta Revisão Extraordinária aplicável às Áreas 1 a 7:

$$IRT = (0,1106 - 0,0741 - 0,1106) / (1 - 0,0365)$$

<b>IRT = - 7,69%</b>
----------------------

#### 4. CONCLUSÃO

De acordo com a metodologia aplicada, a Coordenadoria Econômico-Tarifária, nas condições fixadas pela Lei Estadual nº 13.094/01, e suas alterações, pelo Decreto Estadual nº 29.687/2009, e suas alterações, e pelos contratos de concessão vigentes, recomenda o reajuste dos coeficientes tarifários em **-7,69% (negativo sete vírgula sessenta e nove por cento)**, com o estabelecimento dos coeficientes tarifários apresentados na Tabela 04.

**Tabela 04: Coeficientes Tarifários Reajustados**

Áreas	Coeficientes Vigentes (R\$/km)	Coeficientes Reajustados (R\$/km)
1	0,194246	0,179302
2*	0,178726*	0,164976
3	0,178988	0,165218
4	0,185705	0,171419
5	0,171898	0,158678
6	0,159897	0,147596
7	0,138603	0,127940
8**	0,169428	0,169428**

\* Valores para referência (vide item 1.2 desta nota técnica)

\*\* Sem aplicação do IRT, vide Tabela 03.

Fortaleza, 28 de fevereiro de 2022

RINALDO AZEVEDO CAVALCANTE  
Analista de Regulação

De acordo,

MARIO AUGUSTO PARENTE MONTEIRO  
Coordenador Econômico-Tarifário