

NOTA TÉCNICA Nº 98 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 10 de julho de 2015.

**Referência:** Processos nº 50500.113655/2015-79, 50500.075427/2014-11,  
50510.021268/2015-98, 50500.004407/2015-38 e 50510.0251339/2015-79.

**Interessado:** Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

**Assunto:** Reajuste e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP -  
do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040/DF/GO/MG - Trecho  
Brasília/DF - Juiz de Fora/MG – explorado pela Via 040 – Concessionária  
BR 040 S.A.

## 1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica se refere à análise do reajuste, com data de vigência contratual prevista para julho 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 006/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

2. A 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com efeitos financeiros a partir do início da cobrança de pedágio, teve como objetivo incluir no contrato



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

---

de concessão os investimentos com retornos operacionais. Foi aprovada pela Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015, e alterou a TBP de R\$ 3,22528 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 3,33170, consistindo em um acréscimo de 3,30% na TBP.

3. A 2ª Revisão Extraordinária, concomitante com o reajuste, visa contemplar os efeitos do art. 17 da Lei 13.103/2015 “Lei dos Caminhoneiros”:

“Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”

## 2 JUSTIFICATIVA

4. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 3000, de 28 de janeiro de 2009.

## 3 HISTÓRICO DA CONCESSÃO

5. Em 27/12/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou, na BM&FBOVESPA, o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013, referente à concessão para exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1.

**Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 006/2013**

Rodovia	Trecho	Extensão
---------	--------	----------

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

BR-040/DF/GO/MG	Brasília/DF – Juiz de Fora/MG	936,8 km
-----------------	-------------------------------	----------

6. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica - EVTE, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R\$ 8,29763 (oito reais e vinte e nove mil, setecentos e sessenta e três centésimos de milésimos de real).

7. Para o Edital em comento houve a apresentação de 8 (oito) 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 no Quadro 2, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

**Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 006/2013:**

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar	R\$ 3,22528	61,13%
2	Consórcio Via Capital	R\$ 4,59439	44,63%
3	Contern Construções e Comércio Ltda.	R\$ 4,73740	42,90%
4	Consórcio Integração	R\$ 5,86725	29,29%
5	Consórcio Caminho Novo	R\$ 6,30620	23,99%
6	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 7,03473	15,22%
7	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 7,46870	9,48%
8	Consórcio Queiróz Galvão Infraestrutura	R\$ 7,88275	4,99%

8. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A, com lance de R\$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil, quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), para a tarifa básica de pedágio.

9. Em 03/01/2014, 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 006/2013.

10. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., que, em 12/03/2014, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013.

11. 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 no valor inicial de R\$ 3,22528, referenciada a novembro de 2012.

12. 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 *ja*



Arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 22/04/2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

#### 4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS APLICÁVEIS AO INÍCIO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO

13. A subcláusula 18.1 do Contrato de Concessão dispõe sobre o início da cobrança de pedágio, conforme transcrito abaixo:

##### *"18.1 Início da Cobrança*

*18.1.1 A cobrança da **Tarifa de Pedágio** 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.*

*(i) A conclusão dos **Trabalhos Iniciais** de acordo com o estabelecido no **PER** será atestada, mediante solicitação prévia da **Concessionária**, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.*

*(ii) A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no **PER** e neste **Contrato** será atestada na forma prevista nas subcláusulas 10.3.1 (i) e 10.3.1 (ii), mediante solicitação prévia da **Concessionária**, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.*

*(iii) A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no **PER** será atestada, mediante solicitação prévia da*



***Concessionária**, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.*

***18.1.2** Após atendido o exposto na subcláusula 18.1.1 a **ANTT** expedirá, em até 10 (dez) dias, a resolução de autorização para o início da cobrança da **Tarifa de Pedágio** para as praças de pedágio indicadas pela **Concessionária**.*

***18.1.3** Na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 18.1.1 não atenderem ao estabelecido no **PER** elou apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, a **ANTT** notificará a **Concessionária**, indicando as exigências a serem cumpridas e prazo compatível para sua execução.*

***18.1.4** A **Concessionária** iniciará a cobrança da **Tarifa de Pedágio** em 10 (dez) dias a contar da data de expedição da resolução de que trata a subcláusula 18.1.2. Durante esse período, a **Concessionária** dará ampla divulgação da data de início da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.*

***18.1.5** Se cumpridas as exigências, a cobrança da **Tarifa de Pedágio** poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no **PER**, ficando a **Concessionária** com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias."*

#### **4.1 Atendimento das Condições Prévias à Cobrança de Pedágio**

14. Com relação às condições prévias à cobrança de pedágio listadas na subcláusula 18.1.1 do contrato de concessão, a GEINV, a GEFOR e a SUINF informaram que elas foram cumpridas, com base nos documentos comprobatórios discriminados nas tabelas seguir:



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

CONDIÇÃO	DOCUMENTO	PROCESSO
<b>Integralização do Capital Social da Concessionária</b>	Documento comprobatório: Parecer Técnico nº 170/2015/SUINF	<b>50500.113655/2015-79</b>
<b>Entrega do Programa de Redução de Acidentes</b>	Documento comprobatório: Parecer Técnico nº 088/2015/GEFOR/SUINF	<b>50510.015864/2015-39</b>
<b>Entrega do Cadastro de Passivo Ambiental</b>	Documento recebido em 22/07/2014	<b>Protocolo nº 50500.091396/2014-37</b>

15. A solicitação de vistoria dos trabalhos iniciais foi feita por meio das cartas PC 0161/2015, de 22 de abril de 2015, PC 219/2015, de 08 de junho de 2015, e PC 229/2015, de 11 de junho de 2015. Ressalta-se que foi atendido o prazo máximo de 30 dias (previsto na subcláusula 18.1.1, inciso i) entre a última solicitação da concessionária e a emissão do Termo de Vistoria pela ANTT, em 19 de junho de 2015.

CONDIÇÃO	DOCUMENTO	Data do documento
<b>Conclusão dos trabalhos iniciais</b>	Solicitação prévia da concessionária	11/06/2015*
Processo nº 50500.075427/2014-11	Termo de vistoria emitido pela ANTT	19/06/2015

\*As solicitações das cartas PC 0161/2015 e PC 219/2015 não tiveram termo de vistoria emitido, devido à não aceitação dos trabalhos iniciais pela ANTT.




16. As solicitações de vistoria das praças de pedágio foram feitas por meio das cartas PC 214/2015, para 11 de junho de 2015, e PC 222/2015, para 18 de junho. Ressalta-se que, para todas as praças de pedágio, foi atendido o prazo máximo de 30 dias (previsto na subcláusula 18.1.1, inciso iii) entre a solicitação da concessionária e a emissão do Termo de Vistoria pela ANTT, em 06 de julho de 2015.

CONDIÇÃO	DOCUMENTO	Data
<b>Implantação da Praça de Pedágio P1</b>	Solicitação prévia da concessionária	11/06/2015
	Processo nº 50510.021268/2015-98	Termo de vistoria emitido pela ANTT
<b>Implantação das Praças de Pedágio P2, P3, P7 e P8</b>	Solicitação prévia da concessionária	18/05/2015
	Processo nº 50510.021268/2015-98	Termo de vistoria emitido pela ANTT

17. A solicitação de vistoria da implantação de 10% da extensão total das obras de duplicação previstas no PER foram feitas por meio da carta PC 024/2015. Ressalta-se que foi atendido o prazo máximo de 30 dias (previsto na subcláusula 18.1.1, inciso ii) entre a solicitação da concessionária e a emissão do Termo de Vistoria pela ANTT, de 10 de julho de 2015.

CONDIÇÃO	DOCUMENTO	Data do documento
<b>Implantação de 10% da extensão total das obras</b>	Solicitação prévia da concessionária	02/07/2015

JA

  
8/32

<b>de duplicação previstas no PER</b>  Processo nº 50510.0251339/2015-79	Termo de vistoria emitido pela ANTT	10/07/2015
---	--	------------

18. Cabe explicitar que de acordo com a subcláusula 18.1.2, a ANTT deve expedir em até 10 dias, contados do atendimento ao último requisito contratual, a resolução de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio. Dessa forma, o prazo máximo para expedição da resolução é até o dia 20/07/2015.

## 5 ANÁLISE

19. Tecidas as considerações preliminares, cujo intuito era apresentar informações gerais a respeito da concessão desde a licitação até a celebração do contrato, como também a verificação ao atendimento das condições prévias à cobrança de pedágio, passa-se ao exame da análise do reajuste e da 2ª Revisão Extraordinária.

### 5.1 Do Reajuste

20. 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.



### 5.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à concessão do reajuste

21. Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados em seu texto. Relativamente ao processo de reajuste, faz-se importante o entendimento e distinção entre os termos tratados nos subitens (xxvi), (xxvii), (xlv) e (xlvi) desta subcláusula e transcritos a seguir:

*“(xxvi) **IPCA**: Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, que será o índice utilizado na composição do **IRT**, devendo ser substituído por outro que venha a ser criado em seu lugar na hipótese de sua extinção.*

*(xxvii) **IRT**: Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio** e de outras variáveis definidas no **Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre setembro de 2012 e dois meses anteriores a data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula:  $IRT = IPCA, / IPCA,$  (onde: **IPCA,** significa o número índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e **IPCA,** significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores a data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de qualquer das variáveis).*

*(xlv) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na **Proposta**, de 3,22528 (três reais e vinte e dois mil quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a Categoria 1 de veículos incorporadas as revisões indicadas na subcláusulas 18.4 e 18.5.*

*(xlvi) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 18.3, para cada praça de pedágio.”*

22. Vale ainda, 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.

**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:

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

Onde:

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

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

**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.”*

### 5.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

23. 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.



24. O valor do reajuste está condicionado ao início da cobrança do pedágio em julho de 2015. Caso o início da cobrança ocorra em mês posterior, será necessário recalculá-lo o valor do reajuste.

25. Assim, considerando o início da cobrança de pedágio em julho de 2015, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de setembro de 2012 e maio de 2015, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de maio de 2015 e de setembro de 2012 (vide quadro 1).

**Quadro 1: Projeção do IRT**

Mês	IPCA
IPCA set/12 (apurado)	3.532,06
IPCA mai/15 (apurado)	4.276,60

26. A partir dos números índices do IPCA, apurou-se o valor do IRT de caráter definitivo a ser utilizado no processo de reajuste em curso, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.276,60}{3.532,06} = 1,21079$$

27. Desta forma, o reajuste indicou o percentual positivo de **21,08%** (vinte e um inteiros e oito centésimos por cento), correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período de setembro de 2012 a maio de 2015, com vista à recomposição tarifária.

## 5.2 Da Revisão

28. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras

de 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.

29. 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.

30. Na 2ª Revisão Extraordinária será considerada a proposta introduzida pela Nota Técnica nº 095/2015/GEROR/SUINF, concomitante com o reajuste, para contemplar os efeitos do art. 17 da Lei 13.103/2015 "Lei dos Caminhoneiros", que isenta o pagamento de tarifas relativas a eixos suspensos.

### **5.2.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à revisão da TBP**

31. No que diz respeito à revisão tarifária, seguem transcritas as principais subcláusulas da cláusula 18 que trata da tarifa de pedágio.

#### ***"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**."*



(...)

***"18.5 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."*

32. A subcláusula 22.1, transcrita abaixo, descreve o cabimento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

***"22.1 Cabimento da Recomposição***

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

*22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima."*

33. A subcláusula 21.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.



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

*21.2.1 manifestações sociais elou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato**, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12 acima, hipótese na qual a responsabilidade do **Poder Concedente** se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;*

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

*21.2.3 descumprimento, pelo **Poder Concedente**, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao **Poder Concedente** previstos neste **Contrato** e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao **Sistema Rodoviário** prevista na cláusula 10.1.5;*

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

*21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da **Concessão**, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;*

*21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de **Tarifa de Pedágio**, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do*



***Contrato**, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;*

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

*21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao **DNIT** pelo **Contrato** ou pelo **Edital**, inclusive quanto: i) a entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a **Concessionária** e o **DNIT**; e ii) quanto a não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do **DNIT**, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;*

*21.2.9 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da **Concessionária** quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável a **Concessionária**;*

*21.2.9.1 presume-se como fato imputável a **Concessionária**, qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior a mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;*

*21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo do **Poder Concedente**;*

*21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;*

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



21.2.13 alteração unilateral no **PER** e no **Contrato**, por iniciativa do **Poder Concedente**, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**;

21.2.15 defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela **Concessionária** nas obras executadas pelo **DNIT** de que trata a cláusula 10.5;

21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da **Concessionária** por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**;

21.2.17 OS custos necessários para implantação das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço** que ultrapassem a extensão indicada no **PER**, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.2.18 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2;

21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1;

21.2.20 custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no **Sistema Rodoviário**,

*necessárias a execução das obras e serviços previstos no **Contrato**, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura;*

*21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no **Contrato**.”*

34. A subcláusula 22.4.2 trata das formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato

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

*(i) na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos **Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço**, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio**, nos termos da subcláusula 22.6, sendo que a hipótese de antecipação da entrega das **Obras de Ampliação de Capacidade** poderá ensejar o **Acréscimo de Reequilíbrio**, tudo conforme a metodologia de aplicação do **Fator D**;*

*(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do **Fator C**, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da **Concessionária**, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do **Anexo 6**, bem como aquelas assim consideradas pela **ANTT** ou em regulamentação própria;*

*(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de **Fluxo de Caixa Marginal**, nos termos de regulamentação específica.”*



35. A subcláusula 22.5 trata do fluxo de caixa marginal.

*"22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do **Fator D** e do **Fator C** será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica."*

#### 5.2.2 Revisão Ordinária da TBP

36. A análise da revisão ordinária da TBP não será feita nesta nota porque os fatores C e Q, de acordo com os anexos 6 e 7, respectivamente, do contrato de concessão, somente começarão a ser aferidos a partir do início da cobrança da tarifa de pedágio.

37. Quanto ao fator X, segundo a subcláusula 18.4.5, ele terá valor igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de concessão.

38. Com relação ao fator D, ele será aferido e aplicado na próxima revisão anual da TBP.

#### 5.2.3 Da 2ª Revisão Extraordinária da TBP

39. Devido aos efeitos sobre a receita de pedágio do art. 17 da Lei 13.103/2015 "Lei dos Caminhoneiros" a VIA 040 faz jus ao reequilíbrio contratual. A subcláusula contratual 21.2.5 assevera ensejar reequilíbrio econômico-financeiro alterações da legislação:



*21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da **Concessão**, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;*

40. O art. 17 da "Lei dos Caminhoneiros" tornou sem efeito o texto da subcláusula 18.2.6 do Contrato referente ao pagamento de tarifas inclusive pelos eixos suspensos:

*18.2.6 As Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em razão do número de eixos de rodagem. Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, **independentemente de serem suspensos ou não**,... [Grifo nosso]*

41. Caracterizada a necessidade de recomposição do contrato de concessão por conta da perda de receita devido à isenção de eixos suspensos, resta definir a forma como essa recomposição será feita. A subcláusula 22.4.2 apresenta 3 formas: o Desconto de Reequilíbrio, o Fator C e o Fluxo de Caixa Marginal.

42. Da análise preliminar dessas formas, avalia-se que o Fator C seria a forma que o contrato define para reequilíbrios de receita:

*"ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do **Fator C**, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da **Concessionária**, conforme hipóteses*



*previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;"*

43. Entretanto, dado que o Fator C é função do tráfego real pedagiado na rodovia, ele foi previsto apenas a partir do 2º reajustamento anual da tarifa de pedágio e, portanto, não poderia ser aplicado nesta revisão tarifária.

44. A perda de receita decorrente da "Lei dos Caminhoneiros" tem reflexo significativo no fluxo de caixa da companhia, prejudicando a execução das obras, a amortização das dívidas contraídas e a capacidade de obtenção de novos financiamentos imprescindíveis à execução das demais obras da concessão. O reequilíbrio imediato do contrato permitirá, portanto, que a companhia compatibilize suas necessidades de desembolsos de recursos com a obtenção de receitas, mantendo maior aderência ao projeto contratado de exploração da rodovia. Dessa forma, entende-se pela inviabilidade de reequilíbrio apenas no próximo reajustamento anual, como prevê o Fator C.

45. Adicionalmente, analisando-se as hipóteses previstas no Anexo 6, conclui-se que nenhuma delas corresponde à situação de desequilíbrio gerada pelo art. 17 da Lei 13.103. Conclui-se também, da análise do Anexo 6, que o Fator C foi previsto para ajustes em relação a valores pré-definidos em contrato ou mesmo por perdas de receita de pedágio decorrentes de decisões judiciais, enfim, nenhuma situação que leve a perdas comparáveis à ordem de grandeza resultante da lei.

46. Outro problema da recomposição apenas no próximo reajustamento é o fato de que todo o desequilíbrio acumulado no primeiro ano de cobrança teria de ser repassado

ao usuário, seja no próximo ano, diluído em vários anos ou mesmo deveria ser pago à concessionária no último ano da concessão através de indenização. Outro problema correlato é que a transferência da recomposição para o futuro prejudicaria o usuário pela incidência de taxa de capitalização definida no Anexo 6.

47. Pela análise das disposições contratuais, restaria a possibilidade de reequilibrar a perda de receita pelos eixos suspensos através do mecanismo do Fluxo de Caixa Marginal. Essa possibilidade é prejudicada, no entanto, por sua metodologia, definida na Resolução nº 3.651, que prevê sua utilização apenas nos casos de inclusão de obras e serviços em contratos de concessão vigentes. Dessa forma, sua utilização para recompor perda de receita não é adequada.

48. Esgotadas as possibilidades definidas no contrato para o presente reequilíbrio, e considerando a inexistência de plano de negócios entregue no leilão (Fluxo de Caixa Original), propõe-se aplicar os percentuais de incremento tarifários apresentados na próxima seção diretamente sobre a tarifa básica de pedágio vigente. Posteriormente, o Fator C seria aplicado para ajustar essa consideração inicial à realidade de perda de tráfego real experimentada pela concessionária ao longo do primeiro ano de cobrança da tarifa de pedágio.

49. Finalmente, o impacto tarifário da proposta seria equivalente à aplicação de FCM ou mesmo da aplicação de Fator C antecipado, tendo em vista que as estimativas de tráfego, base para qualquer das hipóteses, seria a mesma: os estudos de viabilidade utilizados para a estruturação do processo licitatório e a perda estimada; e que no FCM



não poderiam ser consideradas receitas financeiras, tributos e impostos, uma vez que a receita gerada pelo reequilíbrio não seria adicional ao contrato, mas sim uma receita originalmente prevista e, assim, as receitas financeiras, tributos e impostos afins.

### 5.2.3.1 Cálculo da 2ª Revisão Extraordinária da TBP

50. A Nota Técnica nº 095/2015/GEROR/SUINF calculou os possíveis efeitos do art. 17 da Lei 13.103/2015 “Lei dos Caminhoneiros”, que isenta o pagamento de tarifas relativas a eixos suspensos, em perdas de receitas da VIA 040.

51. Enfatiza-se que a variação da TBP, devido à perda de receitas por isenção de eixos suspensos, é aplicada cumulativamente sobre o valor indicado após a 1ª Revisão Extraordinária de R\$ 3,33170, aprovado pela Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015, para a categoria 1 de veículos, referenciado a novembro de 2012.

52. De acordo com a análise feita pela referida nota técnica, aferiu-se, com base no EVTE, uma previsão de **perda de receitas** devido à isenção de eixos suspensos de veículos vazios no percentual de **11,70%**.

53. A adoção desse percentual de perda de receita de 11,70% implica em um percentual de reequilíbrio do contrato de **13,25%**, haja vista que para recuperar o valor original devido a uma perda percentual qualquer é preciso aplicar o cálculo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 11,70\%) - 1] = 13,25\%$$

54. Este impacto de 13,25% altera a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,33170

(aprovada pela Resolução nº 4.699) para **R\$ 3,77315**, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

55. Outrossim, a Nota Técnica nº 95/2015/GEROR/SUINF analisou um adicional de perda de receita de **3,3%**, devido à isenção dos eixos suspensos dos veículos parcialmente carregados, mas pondera que, embora o mérito, a metodologia e os cálculos sejam aceitáveis e razoáveis, a confiabilidade dos dados não pode ser verificada, auditada. Por isso, sugere questionar a Diretoria da ANTT sobre a possibilidade de se considerar essa parcela de perda em revisão extraordinária da tarifa de pedágio da concessionária.

56. A eventual consideração deste adicional de perda implicaria em um percentual de perda de receita de **15%** (equivalente à soma das perdas: 11,70% + 3,30%) e de um percentual de reequilíbrio do contrato de **17,65%**, haja vista que para recuperar o valor original devido a uma perda percentual qualquer é preciso aplicar o cálculo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 15\%) - 1] = 17,65\%$$

57. Este impacto de 17,65% alteraria a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,33170 (aprovada pela Resolução nº 4.699) para **R\$ 3,91975**, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

58. Em qualquer das hipóteses, cabe destacar que as previsões de perda de receita consideradas preliminarmente no reequilíbrio econômico-financeiro serão

posteriormente revisadas com base nas perdas reais experimentadas pela concessionária.

### 5.3 Atualização da TBP Revisada

59. Caso a Diretoria da ANTT opte por considerar o impacto na TBP devido à perda de receita relativa à isenção dos eixos suspensos somente dos veículos vazios de 13,25%, o IRT de 1,21079 (maio/2015) e a TBP de R\$ 3,33170 (aprovada pela Resolução nº 4.699), a tarifa revisada e reajustada é de R\$ **4,56851**, equivalente a uma variação de **37,12%** (trinta e sete inteiros e doze centésimos por cento) sobre a TBP da 1ª Revisão Extraordinária (R\$ 3,33170), antes da aplicação do critério de arredondamento.

60. Após a aplicação do critério de arredondamento, a tarifa revisada e reajustada passa a ser de **R\$ 4,60** (quatro reais e sessenta centavos).

61. Caso a Diretoria da ANTT opte por considerar o impacto na TBP devido à perda de receita relativa à isenção dos eixos suspensos dos veículos vazios e de uma parcela dos veículos carregados (17,65%), o IRT de 1,21079 (maio/2015) e a TBP de R\$ 3,33170 (aprovada pela Resolução nº 4.699), a tarifa revisada e reajustada seria de **R\$ 4,74601**, equivalente a uma variação de **42,45%** (quarenta e dois inteiros e quarenta e cinco centésimos por cento) sobre a TBP da 1ª Revisão Extraordinária (R\$ 3,33170), antes da aplicação do critério de arredondamento.

62. Após a aplicação do critério de arredondamento, a tarifa revisada e reajustada passaria ser de **R\$ 4,70** (quatro reais e setenta centavos).



63. Informamos que as praças P1, P2, P3, P7 e P8 estão aptas a cobrar pedágio, haja vista que foram cumpridos os parâmetros técnicos necessários para início de sua operação, conforme seção 4.1 desta nota técnica.

#### **5.4 Da Verificação da Adimplência Contratual da Concessionária**

64. Em atendimento ao Memorando Circular nº 004/2015/GEROR/SUINF, de 07.05.2015, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) encaminhou o processo nº 50510.0251339/2015-79, referente à implantação de 10% das obras de duplicação.

65. Visando responder ao Memorando Circular nº 004/2015/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se através do Memorando nº 161/2015/GEFOR/SUINF, de 05.06.2015, apresentando informações sobre trabalhos iniciais, praças de pedágio, programa de redução de acidentes e cadastro de passivos ambientais.

66. Por meio do Memorando nº 784/2015/SUINF, de 07.07.2015, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF) atestou junto a GEROR que a VIA 040 – Concessionária BR 040 S.A. encontra-se regular no tocante aos aspectos econômico-financeiros. A SUINF acostou adicionalmente Atestado de Regularidade em Aspectos Econômico-Financeiros e Relatório Consolidado de Fiscalização, originalmente inseridos no processo 50500.032365/2015-25.

67. Quanto à Garantia de Execução Contratual, a Gerência de Regulação e



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

---

Outorga da Exploração de Rodovia (GEROR) concluiu, por meio da Nota Técnica nº 068/2015/GEROR/SUINF, de 08 de junho de 2015, que a cobertura apresentada atende ao disposto no contrato de concessão, e que a apólice está vigente até 20 de março de 2016.

68. Sobre o Programa de Seguros contratado pela Concessionária, a GEROR, por meio da Nota Técnica nº 068/2015/GEROR/SUINF, concluiu pela adimplência da concessionária em relação aos seguros contratados, que possuem vigência até 19 de março de 2016.

69. Ademais, informamos que foi encaminhado ao Ministério da Fazenda o Ofício nº 1.484/2015/SUINF, de 26.06.2015, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17.05.2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, informando os efeitos preliminares do reajuste e da revisão da TBP da VIA 040. Após decisão da Diretoria sobre a metodologia a ser adotada para a definição do percentual de perda de receita devido ao eixo suspenso, será encaminhado novo Ofício ao Ministério da Fazenda.

## 5.5 Tabela de Tarifas

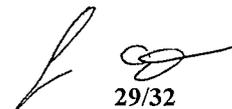
70. Considerando a Tarifa de Pedágio apresentada no item 5.3, segue a tabela de tarifa considerando apenas a primeira parcela de perda de receita por conta da Lei 13.103 e, alternativamente, considerando ambas as parcelas de perda por categoria de veículo, a serem praticadas no início da cobrança de pedágio nas 11 praças de pedágio.



Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores Parcela 1	Valores Parcelas 1 e 2
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	4,60	4,70
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,20	9,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	6,90	7,05
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	13,80	14,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	9,20	9,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,40	18,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	23,00	23,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	27,60	28,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simple	0,5	2,30	2,35
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-

## 6 CONCLUSÃO

71. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da Via 040 – Concessionária BR 040 S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Os efeitos da 1ª Revisão Extraordinária, aprovada pela Resolução nº 4.699, de 13 de maio de

2015, alteram a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,22528 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 3,33170, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento).

72. Os efeitos da 2ª Revisão Extraordinária alterarão a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,33170 (após 1ª Revisão Extraordinária) para R\$ 3,77315 ou R\$ 3,91975, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, a depender da opção de método adotado. Consistem, respectivamente, em um acréscimo na TBP de 13,25% (treze inteiros e vinte e cinco centésimos por cento) ou de 17,65% (dezessete inteiros e sessenta e cinco centésimos por cento).

73. Os efeitos do Reajuste alteram a Tarifa Básica de Pedágio para R\$ 4,56851 no primeiro método ou R\$ 4,74601 no segundo, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP revisada de 21,08% (vinte e um inteiros e oito centésimos por cento).

74. Os efeitos combinados do Reajuste e 2ª Revisão Extraordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica (resultante da 1ª Revisão Extraordinária), respectivamente, de 37,12% (trinta e sete inteiros e doze centésimos por cento) ou 42,45% (quarenta e dois inteiros e quarenta e cinco centésimos de por cento), antes da aproximação.

75. Em qualquer das hipóteses, cabe destacar que as previsões de perda de receita consideradas preliminarmente no reequilíbrio econômico-financeiro serão posteriormente revisadas com base nas perdas reais experimentadas pela concessionária.

76. Ressaltamos que o valor do reajuste (21,08%) constante desta Nota Técnica é válido somente para o início da cobrança de pedágio no mês de julho de 2015. Caso ocorra em mês posterior, será necessária Nota Técnica complementar a esta para a atualização dos valores.
77. **Conforme disposto na seção 4.1 desta Nota técnica, as praças estão aptas à cobrança haja vista terem sido cumpridos os parâmetros técnicos necessários para início de sua operação.** Dessa forma, foi atendida a subcláusula 18.1.1 do contrato de concessão, em que determina que a cobrança da Tarifa de Pedágio 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.
78. Outrossim, em conformidade com a subcláusula 18.1.4, a Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 dias a contar da data de expedição da resolução autorizando o início da cobrança de pedágio para as praças de pedágio P1, P2, P3, P7 e P8. Durante esse período, a Concessionária dará ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.





Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

---

79. Desta forma, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados e decisão de método adequado para a concessão do Reajuste e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão celebrado com a Via 040 – Concessionária BR 040 S.A..