



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 47/2026

OBJETO: Celebração do **6º Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão decorrente do **Edital nº 001/2019**, firmado com a **Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.**, para incorporar, em caráter definitivo, o **Sistema de Pesagem Veicular em Movimento — HS-WIM (High Speed Weigh-in-Motion)** ao Contrato, disciplinando os seus aspectos operacionais, patrimoniais e econômico-financeiros; e para **alterar o Programa de Exploração da Rodovia — PER**, substituindo as obrigações relativas aos Postos de Pesagem Veicular pelas obrigações associadas à implantação, operação e monitoração do HS-WIM, em razão da **viabilidade técnica da solução constatada no âmbito do Sandbox Regulatório**.

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária — SUROD, com atuação da Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS), da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) e da Superintendência de Desenvolvimento e Gestão (SUDEG).

PROCESSO (S): 50500.033354/2025-34**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer nº 00157/2026/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. EMENTA

CONCESSÃO RODOVIÁRIA. CONTRATO DO EDITAL Nº 001/2019. BR-364/365/GO/MG. SANDBOX REGULATÓRIO CONCLUÍDO COM DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE. INCORPORAÇÃO DEFINITIVA DO SISTEMA DE PESAGEM VEICULAR EM MOVIMENTO — HS-WIM. SUBSTITUIÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM FIXOS NO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA. ELEVAÇÃO DOS PATAMARES CONTRATUAIS DE DISPONIBILIDADE E DE APROVEITAMENTO DA FISCALIZAÇÃO. RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO POR FATOR D E FLUXO DE CAIXA MARGINAL, NOS TERMOS DA SUBCLÁUSULA 9.1.9 DO CONTRATO E DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023. INCORPORAÇÃO DOS ATIVOS AO INVENTÁRIO DE BENS REVERSÍVEIS. PARECER DA PROCURADORIA FEDERAL PELA JURIDICIDADE. ANUÊNCIA DA CONCESSIONÁRIA. INSTRUÇÃO COMPLETA.

PELA APROVAÇÃO.

2. RELATÓRIO

2.1. DO OBJETO

2.1.1. Identificação do instrumento. Trata-se da proposta de celebração do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 001/2019, firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.

2.1.2. Objeto específico — Sistema HS-WIM. O instrumento incorpora, em caráter definitivo, o Sistema de Pesagem Veicular em Movimento — HS-WIM ao Contrato de Concessão, em substituição aos Postos de Pesagem Veicular (PPV), alterando o Programa de Exploração da Rodovia — PER (subcláusula 1.1, incisos I e II, da minuta constante do SEI nº 44254283).

2.1.3. Peças que acompanham a proposta. Acompanham a proposta a Minuta de Extrato (SEI nº [44036805](#)) e a Minuta de Deliberação (SEI nº [44036809](#)).

2.1.4. DO HISTÓRICO PROCESSUAL

2.1.5. **A origem do projeto.** O 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão — Termo Aditivo nº 001/2023 — instituiu o ambiente regulatório experimental destinado a testar a viabilidade técnica e regulatória do Sistema de Pesagem Veicular em Movimento em Alta Velocidade na Rodovia BR-364/365/GO/MG, em substituição ao modelo convencional de Postos de Pesagem Veicular originalmente previsto no PER. A vigência foi fixada em 24 meses a partir de 26/06/2023, nos termos do art. 18 da Resolução ANTT nº 5.999/2022. O instrumento suspendeu as obrigações contratuais originais relativas aos postos fixos, instituiu parâmetros operacionais provisórios para o HS-WIM e determinou, na sua Cláusula 4.2, que o encerramento da participação da Concessionária no ambiente experimental fosse seguido da celebração de novo Termo Aditivo — **definitivo, caso constatada a viabilidade do projeto** (subcláusula 4.2.1) — conforme registra o Parecer nº 00157/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº [43756863](#)), itens 9 e 10.

2.1.6. **A conclusão do experimento.** Pela Carta ECC-GAC-0748-2025 (SEI nº [33376929](#)), protocolada em 26/06/2025, a Concessionária comunicou o encerramento do ambiente experimental em **27/06/2025** e manifestou o interesse na continuidade operacional da solução tecnológica até a formalização do instrumento contratual definitivo. Em **22/08/2025**, o Despacho da COTIC (SEI nº [34929398](#)), à vista do Relatório Final apresentado pela Concessionária (SEI nº [34256641](#)) e do **Relatório Final da Comissão do Sandbox Regulatório** (SEI nº [34033310](#)), registrou que o ambiente experimental havia sido **devidamente concluído**. Está aí o marco que autoriza este Termo Aditivo: a experimentação foi levada a termo e a solução foi declarada viável.

2.1.7. **A construção do instrumento.** Reconhecida a viabilidade, a instrução voltou-se integralmente à elaboração do aditivo definitivo, em processo dialético que se estendeu por aproximadamente um ano e mobilizou as áreas técnicas da Agência e a Concessionária. Pelo Ofício nº 32980/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº [35127977](#)), a GEGIR solicitou à Concessionária proposta contendo definições operacionais, parâmetros de desempenho e disposições sobre a responsabilidade orçamentária pelo processamento da fiscalização eletrônica. A Concessionária atendeu pela Carta ECC-CAG-0981 (SEI nº [35853828](#)), com a respectiva minuta (SEI nº [35853830](#)).

2.1.8. Seguiu-se a consulta às unidades competentes, cujas contribuições moldaram o texto que ora se submete:

- o **Despacho COTIC/SUROC** (SEI nº [36285681](#)) formulou as questões de definições normativas e operacionais — parâmetros de medição, classes de exatidão, prazos de envio de dados, limites de inconsistências e assertividade do leitor OCR — por serem essenciais à atuação fiscalizatória;
- o **Despacho COEXP** (SEI nº [36956863](#)) respondeu a cada uma delas, precisando o conceito de Taxa de Aproveitamento, recomendando a adoção de equipamentos de **Classe de Exatidão 1A**, o prazo máximo de sete dias para envio dos dados à fiscalização e os critérios mínimos de qualidade da informação encaminhada;
- o **Ofício SUDEG nº 38446/2025/SUDEG/DIR-ANTT** (SEI nº [36422001](#)) propôs a previsão expressa de atribuição integral à Concessionária dos custos operacionais vinculados ao processamento dos autos de infração decorrentes da fiscalização eletrônica;
- manifestaram-se ainda o **Despacho SUROC** (SEI nº [36392573](#)), o **Despacho GEROD** (SEI nº [36248124](#)), o **Despacho SUCON** (SEI nº [36265076](#)), o **Despacho SUFIS** (SEI nº [36296855](#)) e o **Despacho SUROD** (SEI nº [36434272](#)).

2.1.9. Consolidadas as manifestações, foi elaborada a versão inicial da minuta pela Agência (SEI nº [36607479](#)), a que se seguiu nova proposta da Concessionária (Carta ECC-GAC-1151-2025, SEI nº 37723726).

2.1.10. **O aperfeiçoamento regulatório.** A **Nota Técnica nº 1286/2026/COGIP/GEGIR/SUROD/ANTT** (SEI nº [39461560](#)) promoveu a harmonização do texto com os Regulamentos das Concessões Rodoviárias, substituindo a classificação de lógica contábil — "CAPEX/OPEX" — pela classificação regulatória de "**custos de implantação**" e "**custos relacionados**", estes subdivididos em operação, manutenção e conservação, e monitoração. A mesma Nota Técnica atualizou o PER com a retirada das referências a postos físicos, a inclusão dos elementos integrantes da infraestrutura HS-WIM, o aperfeiçoamento das definições contratuais e a previsão de **incorporação patrimonial dos ativos** — pórticos, sensores de pista, câmeras OCR, softwares, equipamentos elétricos, sistemas de comunicação e demais bens reversíveis — ao inventário de Bens da Concessão. Dela resultou a minuta SEI nº 39304839.

2.1.11. Em paralelo, a **Gerência de Engenharia Rodoviária** procedeu à apuração dos valores relacionados ao sistema, considerando exclusivamente despesas comprovadas mediante documentação idônea — notas fiscais, comprovantes de pagamento, instrumentos contratuais e recolhimentos tributários.

2.1.12. **O diálogo final e a manifestação jurídica.** Pelo Ofício nº 6554/2026/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº [39798597](#)), a Agência encaminhou a minuta consolidada à Concessionária, que respondeu pela Carta ECC-GED-0448-2026 (SEI nº [42734479](#)), com a minuta SEI nº 42734485. O Despacho GEGIR (SEI nº [42785354](#)) consolidou as alterações e submeteu-as à SUFIS e à GEENG; a SUFIS manifestou concordância pelo Despacho COEXP (SEI nº [42998253](#)), e o Despacho GEENG (SEI nº [42987450](#)) examinou a metodologia de apuração dos custos relacionados e o valor provisório então proposto.

2.1.13. **O acolhimento das recomendações.** Pelo Ofício nº 29416/2026/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº [43804780](#)), a GEGIR apresentou à Concessionária a nova versão da minuta (SEI nº [43804531](#)) com quadro comparativo das alterações, todas voltadas ao atendimento do Parecer: a Cláusula do Reequilíbrio passou a **explicitar o rito da Revisão Extraordinária** como instrumento de reconhecimento da recomposição; a Cláusula da Revogação foi retirada, por apontar para instrumento cuja vigência se exaurira; a Cláusula da Ratificação recebeu a redação sugerida pela Procuradoria; os campos de assinatura de testemunhas foram excluídos, por desnecessários à validade do contrato administrativo; e o Anexo IV do PER passou a arrolar também o Relatório Mensal de Monitoração do HS-WIM, conferindo maior sistematização ao conjunto de obrigações de reporte.

2.1.14. **A anuência e o fecho da instrução.** A Concessionária manifestou concordância pelas Cartas ECC-GED-0614-2026 (SEI nº [44015811](#)) e ECC-GED-0624-2026 (SEI nº [44151346](#)), com sugestões pontuais acolhidas em sua maioria pela área técnica, conforme resposta pelo Ofício nº 30689/2026 (SEI nº [44036954](#)). Resultou daí a minuta final, SEI nº 44254283.

2.1.15. Em **24 de julho de 2026**, a SUROD atestou a completude da instrução, com os documentos exigidos pelo art. 39, § 2º, do Regimento Interno (Despacho de Instrução, SEI nº 44036949), e firmou o **Relatório à Diretoria nº 331/2026** (SEI nº [44036825](#)), concluindo pela aptidão da matéria à deliberação colegiada. Deu-se ciência à Concessionária do encaminhamento pelo Ofício nº 31744/2026 (SEI nº [44255013](#)). O feito foi distribuído a esta Relatoria, por prevenção, em **28 de julho de 2026** (Certidão de Distribuição, SEI nº 44410264), conforme designação registrada na Ata da 176ª Reunião de Diretoria Administrativa (SEI nº [40791154](#)) e encaminhamento do Gabinete do Diretor-Geral (SEI nº [44313651](#)).

É o relatório.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. DA ANÁLISE DE ADMISSIBILIDADE

3.1.1. **Da competência.** A matéria foi analisada e submetida pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária no exercício da atribuição do **art. 32, inciso XII, do Regimento Interno da ANTT**, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, com a redação dada pela Resolução nº 6.017/2023/DG/ANTT/MT, que lhe comete "elaborar e submeter à Diretoria Colegiada as propostas de **aprimoramento e alterações** dos contratos de concessão rodoviária e de reajuste e revisão". A inclusão do Sistema de Pesagem HS-WIM, em substituição dos Postos de Pesagem Veicular no Programa de Exploração da Rodovia, é **medida de aprimoramento tecnológico-operacional** do Contrato de Concessão (e não mera alteração formal), o que se insere no dispositivo invocado. A deliberação sobre alteração de contrato de concessão é da **Diretoria Colegiada**, e a este Relator compete instruir e submeter o voto.

3.1.2. **Da instrução.** A instrução está completa desde **24 de julho de 2026**, atestada pela unidade competente no Despacho de Instrução (SEI nº [44036949](#)) e detalhada no Relatório à Diretoria nº 331/2026 (SEI nº [44036825](#)). Constam dos autos as manifestações técnicas de todas as unidades cuja competência é tocada pela matéria — engenharia, tecnologia, fiscalização, orçamento e gestão —, a manifestação jurídica da Procuradoria Federal e a anuência expressa da delegatária.

3.1.3. **Da manifestação jurídica.** O Parecer nº 00157/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº [43756863](#)) concluiu pela **juridicidade** da celebração, e as recomendações de aprimoramento foram acolhidas na versão final da minuta, conforme o quadro comparativo do Ofício nº 29416/2026 (SEI nº [43804780](#)). A cadeia de aprovação interna da Procuradoria está completa (Despacho nº 06650/2026, SEI nº 43756872).

3.1.4. Estão presentes, portanto, todos os pressupostos de admissibilidade.

3.2. DA ANÁLISE DE MÉRITO

3.2.1. O êxito de um ciclo completo de inovação regulatória

- 3.2.2. O que se submete à Diretoria não é uma alteração contratual comum. É o **fecho bem-sucedido de um ciclo regulatório inteiro**, percorrido na ordem que o desenho normativo previu: a Agência autorizou uma experimentação delimitada, a experimentação foi conduzida sob acompanhamento, uma Comissão a avaliou, a viabilidade foi **declarada** (Despacho COTIC, SEI nº 34929398, à vista do Relatório Final da Comissão do Sandbox Regulatório, SEI nº 34033310), e agora o resultado positivo é convertido em regime contratual permanente, exatamente como determinava a subcláusula 4.2.1 do 1º Termo Aditivo.
- 3.2.3. Esse percurso tem valor próprio, independentemente da tecnologia testada. Ele demonstra que o **Sandbox Regulatório funciona como instrumento**: permite à Agência admitir uma solução nova sem comprometer-se com ela antes da prova, e converter em obrigação contratual apenas aquilo que a experimentação sustentou. Aprovar este Termo Aditivo é, portanto, também confirmar a utilidade do instituto e sinalizar ao setor que a inovação submetida ao rito da Agência encontra um caminho de consolidação previsível.
- 3.2.4. O ganho fiscalizatório é mensurável, e é grande
- 3.2.5. O argumento decisivo de mérito não é de promessa, mas de medição já registrada nos autos.
- 3.2.6. O **Despacho COTIC/SUROC (SEI nº 36285681)** consignou que a média de operação dos Postos de Pesagem Veicular tradicionais, em 2025, foi de **15 horas e 30 minutos por dia — o equivalente a 64,6% de disponibilidade**. E registrou a razão da diferença: "uma das grandes vantagens dos equipamentos HS-WIM é o seu maior tempo de operação, principalmente porque **não há influência por limitações de pátio, intempéries e formação de filas**". O modelo fixo depende de pátio para acomodar veículos, de condições meteorológicas favoráveis e da ausência de congestionamento na área de retenção; o sistema em movimento não depende de nenhum dos três.
- 3.2.7. A minuta final converte essa vantagem física em **obrigação contratual exigível**, e o faz em patamares progressivos que superam com folga o desempenho do modelo que se substitui:

parâmetro	a partir da assinatura	após 12 meses	após 36 meses
Performance de Operacionalidade (disponibilidade mensal)	80%	95%	—
Taxa de Aproveitamento (registros aptos a subsidiar autuação)	90%	95%	97%

- 3.2.8. O contraste é eloquente: o modelo anterior entregava, na prática, **64,6%** de disponibilidade; o instrumento passa a **exigir 80% desde a assinatura e 95% ao fim do primeiro ano**. A fiscalização de excesso de peso na BR-364/365/GO/MG ganha, por obrigação contratual, cerca de **trinta pontos percentuais de disponibilidade** em relação ao desempenho medido do sistema que sai. E a minuta acrescenta a exigência de que, em condições normais, o Sistema esteja apto a **operar de forma contínua, durante 24 horas por dia e todos os dias da semana**.
- 3.2.9. A qualidade da medição também está assegurada. A minuta exige que **todos os equipamentos atendam à Classe de Exatidão 1A**, definida na Portaria INMETRO nº 375/2013 — exigência que responde diretamente à observação da COEXP de que "existem equipamentos homologados pelo Inmetro cuja precisão não atende às necessidades da fiscalização de excesso de peso veicular". E fixa a assertividade mínima do leitor **OCR em 90%**, excluídos do cálculo, com acerto, os casos de evidenciada tentativa de burla pelo usuário e os veículos não aptos ao processo fiscalizatório.
- 3.2.10. O **Despacho SUROC (SEI nº 36392573)** registra ainda o resultado prático já observado: em evento realizado na ANTT, em 11/09/2025, apresentou-se "o grande número de autuações geradas pelo sistema, frente a todos os outros sistemas de pesagem veicular tradicionais operando no País". A tecnologia não apenas opera mais tempo — ela produz mais fiscalização efetiva.
- 3.2.11. O ganho para o usuário e para a via
- 3.2.12. A pesagem em movimento dispensa a **retenção do veículo** para a aferição. Onde o modelo fixo obrigava o caminhão a deixar a rodovia, entrar no pátio, aguardar fila e ser pesado em balança estática, o HS-WIM afere na **velocidade da via**, por sensores instalados no pavimento e equipamentos montados em pórticos.
- 3.2.13. Os efeitos se somam. Para o **transportador**, elimina-se o tempo de parada e a incerteza da fila — ganho direto de produtividade logística. Para a **segurança viária**, suprime-se a manobra de saída e reentrada de veículos pesados no fluxo principal, que é, por natureza, um ponto de conflito. Para a **fluidez do tráfego**, desaparece a formação de filas na área de retenção. Para a **infraestrutura**, o controle mais amplo do excesso de peso protege o pavimento: o excesso é a principal causa de degradação acelerada de revestimento asfáltico, e uma fiscalização que opera 95% do tempo dissuade muito mais do que uma que opera 64,6%.
- 3.2.14. A minuta cuida também da **informação ao usuário**: a Cláusula Segunda determina, no Escopo de Recuperação nº 17 do item 3.1.2 do PER, a implantação de placas de advertência informando a presença do sistema de pesagem à frente, placas de regulamentação de velocidade e placas com a mensagem expressa "**Fiscalização por agente remoto e videomonitoramento**", em conformidade com as Resoluções CONTRAN nº 902 e nº 909/2022. A fiscalização eletrônica é ostensiva, como deve ser.
- 3.2.15. O ganho fundiário e patrimonial
- 3.2.16. Há um benefício menos visível e de grande alcance. No modelo originalmente previsto no Contrato, a implantação de balança fixa exigia posto de pesagem e estruturas de apoio, **demandando áreas além da faixa de domínio** e justificando o ajuizamento de ações de desapropriação. O HS-WIM opera integralmente **dentro da faixa de domínio existente**, por meio de pórticos e equipamentos instalados na própria via.
- 3.2.17. A consequência foi comunicada pela Concessionária na Carta ECC-GED-0433-2026 (SEI nº 42566219): a intenção de **desistir das ações judiciais de desapropriação** originalmente ajuizadas para os antigos Postos de Pesagem Veicular, por se terem tornado desnecessárias. Aprovada a modernização contratual, deixa de haver fundamento para a intervenção estatal na propriedade privada — resultado que serve simultaneamente ao interesse dos proprietários atingidos, à economia processual e à redução do passivo indenizatório da concessão. A matéria é tratada nos autos do processo nº [50505.046869/2026-35](#).
- 3.2.18. No plano patrimonial, a subcláusula 4.4 assegura a **reversibilidade** dos ativos: os bens e sistemas integrantes do HS-WIM — pórticos, sensores de pista, câmeras OCR, softwares, gabinetes, equipamentos elétricos e de comunicação, sinalização e demais ativos vinculados — deverão ser formalmente arrolados e apresentados à ANTT para inserção no **inventário de Bens da Concessão**, observado o rito da subcláusula 4.2.4 do Contrato. O Poder Concedente recebe, ao fim da concessão, a infraestrutura tecnológica que a tarifa custeou.
- 3.2.19. A higidez econômico-financeira

3.2.20. A estrutura de recomposição adotada é a que o Contrato e a regulamentação já previam, e a Procuradoria Federal confirmou o seu fundamento.

3.2.21. **Pela exclusão** da obrigação original relativa aos itens 3.4.7 (Sistema de Pesagem) e 3.4.3.5 (Sistema de detecção de altura), aplica-se o **Desconto de Reequilíbrio — Fator D** até o final do prazo contratual, com ajuste em Revisão Ordinária, nos moldes da Resolução ANTT nº 6.032/2023 e da Cláusula 9.1.9 do Contrato. A subcláusula 3.1.1 assegura a coerência do cômputo, ao determinar que o Fator D abranja "a totalidade dos encargos previstos originalmente para a pesagem fixa, incluindo o custo de implantação e revitalização, bem como o custo relacionado das referidas instalações" — de modo que **nada do que a Concessionária deixa de fazer permanece remunerado**.

3.2.22. **Pela inclusão** da obrigação de implantar e operar o HS-WIM, a recomposição se processa por **Fluxo de Caixa Marginal**. O Parecer registrou que a previsão encontra amparo nas subcláusulas 9.1.9(iii) e 9.1.9(ii) do Contrato e na Resolução ANTT nº 6.032/2023, e que a mesma sistemática já constava da subcláusula 5.4(i) do próprio 1º Termo Aditivo (itens 16 e 17).

3.2.23. Atendendo à recomendação do item 21 do Parecer, a subcláusula 3.3 passou a **identificar expressamente o rito**: as recomposições serão reconhecidas por meio de **Revisão Extraordinária**, produzindo os seus efeitos financeiros na Revisão Ordinária subsequente à aprovação pela ANTT. Ganhou-se em precisão e em segurança jurídica.

3.2.24. Quanto ao **valor**, a subcláusula 4.2 fixa o montante **provisório** dos custos de implantação em **R\$ 21.679.420,25**, correspondente exclusivamente aos dispêndios de implantação inicial. A subcláusula 4.2.1 é expressa em que a adoção de valor provisório **não dispensa a posterior aprovação dos valores definitivos pela ANTT**, a ser formalizada mediante **termo aditivo retificador**, em estrita observância ao art. 27-D, § 4º, da Resolução ANTT nº 5.950/2021. A Agência não se vincula, portanto, a nenhum montante definitivo neste ato.

3.2.25. Quanto aos **custos relacionados** — operação, manutenção e conservação, e monitoração —, a solução adotada merece registro por ser **mais protetiva do interesse público** do que a alternativa inicialmente cogitada. Em vez de fixar desde logo uma estimativa apoiada em dados do período experimental, a Agência optou por apurá-los a partir dos **custos efetivamente verificados na operação**, mediante prestação de contas: ano a ano nos dois primeiros anos (subcláusula 4.3.1) e, depois, com base nos valores já verificados, podendo ser projetados para o prazo remanescente (subcláusula 4.3.2). A escolha substitui projeção por **medição**, e submete cada ciclo à validação da ANTT. O Parecer examinou a solução e a qualificou como "opção metodológica deliberada e tecnicamente fundamentada pela área competente", sem vício jurídico (itens 25 e 26).

3.2.26. **A escolha metodológica dos custos relacionados**. Desse exame nasceu um dos aperfeiçoamentos mais relevantes do instrumento. Verificou-se que os custos observados durante o Sandbox — período naturalmente marcado por calibrações, ajustes tecnológicos e atividades de validação — não representariam adequadamente o comportamento dos custos em regime de operação plena. Consolidou-se, então, o entendimento de que a metodologia mais aderente à realidade é a **apuração dos custos efetivamente incorridos nos dois primeiros anos de operação contratual definitiva**, mediante prestação de contas validada pela ANTT, com projeção subsequente para o prazo remanescente da concessão.

3.2.27. Registre-se, por fim, que o exame da Agência sobre os valores foi **rigoroso, e o registro dos autos o demonstra em dois momentos**. No primeiro, a apuração de elegibilidade conduzida pela GEENG admitiu, do montante pleiteado de R\$ 35.853.238,37, apenas R\$ 16.828.660,26 — o que veio acompanhado de documentação idônea. No segundo, sobre a proposta de fixar o valor provisório da subcláusula 4.2 em R\$ 32.488.065,01, a preços de junho de 2025, apresentada pela Concessionária nas minutas SEI nº 42734485 e 43146692 e reproduzida no Ofício nº 21655/2026 (SEI nº [43026666](#)), a área técnica se pronunciou pelo Despacho GEENG (SEI nº [42987450](#)), e a minuta submetida à Procuradoria trouxe valor diverso. A Agência examinou o pleito com o critério que dele se esperava, e o fez mais de uma vez.

3.2.28. A qualidade do processo dialético

3.2.29. Merece registro o método pelo qual este instrumento foi construído. O texto submetido não é a proposta da Concessionária nem a imposição unilateral da Agência: é o produto de sucessivas rodadas em que cada unidade técnica formulou exigências, a delegatária respondeu, e a redação evoluiu.

3.2.30. São exemplos verificáveis nos autos: a **definição da Taxa de Aproveitamento** foi precisada pela COEXP diante de ambiguidade apontada pela COTIC; a exigência de **Classe de Exatidão 1A** nasceu da constatação de que a homologação do Inmetro, isoladamente, não garante a precisão que a fiscalização exige; a **responsabilidade pelos custos de processamento das autuações** foi trazida pela SUDEG; a **substituição da terminologia contábil pela regulatória** veio da Nota Técnica nº 1286/2026, por aderência aos Regulamentos das Concessões Rodoviárias; e a **metodologia de apuração dos custos reais** resultou do exame conjunto entre a GEGIR e a GEENG. Cada uma dessas contribuições melhorou o instrumento.

3.2.31. A Procuradoria Federal, por sua vez, aprimorou a técnica jurídica em quatro pontos, todos incorporados: o rito do reequilíbrio, o tratamento do instrumento exaurido, a cláusula de ratificação e a supressão dos campos de testemunhas.

3.2.32. O alcance da decisão: um paradigma para o setor

3.2.33. Esta é a **primeira conversão, no âmbito desta Agência, de um Sandbox Regulatório de pesagem veicular em movimento em regime contratual definitivo**. As soluções aqui consolidadas — a estrutura de recomposição por Fator D e Fluxo de Caixa Marginal, a apuração dos custos relacionados por observação empírica validada, os patamares progressivos de Performance de Operacionalidade e de Taxa de Aproveitamento, a exigência de Classe de Exatidão 1A, o rito de incorporação dos ativos ao inventário de bens reversíveis — constituem um **modelo replicável**.

3.2.34. Por essa razão, e para que a segurança jurídica alcance também os demais contratos, entende esta Relatoria que o presente Termo Aditivo deve ser expressamente declarado **o padrão para os demais contratos de concessão que venham a incorporar a pesagem veicular em movimento em caráter definitivo**. A declaração expressa é preferível à consequência implícita: ela dá previsibilidade ao setor regulado, uniformidade à atuação das áreas técnicas e cumpre o dever de motivação do art. 50 da Lei nº 9.784/1999.

3.3. CONCLUSÃO DA ANÁLISE PROCESSUAL

A matéria está madura para deliberação e o seu mérito é favorável.

O objeto tem **pressuposto material demonstrado** — a viabilidade técnica declarada ao cabo do ambiente experimental. Tem **base contratual expressa** — a subcláusula 4.2.1 do 1º Termo Aditivo, que determinava exatamente este desfecho. Tem **amparo regulatório** — a Cláusula 9.1.9 do Contrato e a Resolução ANTT nº 6.032/2023 para a recomposição, o art. 27-D, § 4º, da Resolução ANTT nº 5.950/2021

para a formalização do valor definitivo. Tem **manifestação jurídica favorável** da Procuradoria Federal. Tem **anuência da delegatária**. E entrega ao interesse público um ganho fiscalizatório que os autos medem, não presumem.

Esta Relatoria acompanha integralmente a proposta de encaminhamento da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. DO VOTO

4.1.1. Ante o exposto, **considerando** que:

- a) o Sistema de Pesagem Veicular em Movimento — HS-WIM foi **declarado viável** pela Comissão do Sandbox Regulatório (SEI nº [34033310](#)), com registro da COTIC de que o ambiente experimental havia sido **devidamente concluído** (Despacho COTIC, SEI nº 34929398), atendendo-se ao pressuposto da subcláusula 4.2.1 do 1º Termo Aditivo para a celebração deste instrumento definitivo;
- b) a instrução está **completa**, conforme Despacho de Instrução (SEI nº [44036949](#)) e Relatório à Diretoria nº 331/2026 (SEI nº [44036825](#)), com manifestações favoráveis de todas as unidades técnicas consultadas e anuência da Concessionária às minutas correspondentes;
- c) a **Procuradoria Federal junto à ANTT** manifestou-se pela juridicidade do instrumento pelo Parecer nº 00157/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº [43756863](#)), item 31, com recomendações integralmente incorporadas na minuta final SEI nº 44254283, conforme o quadro comparativo do Ofício nº 29416/2026 (SEI nº [43804780](#));
- d) a elevação dos patamares contratuais é **mensurável e codificada**: o modelo fixo operou em 2025 com disponibilidade média de **15h30 por dia, equivalente a 64,6%** (Despacho COTIC/SUROC, SEI nº 36285681), e a minuta final passa a exigir **desempenho progressivo** — Performance de Operacionalidade de 80% desde a assinatura e 95% após doze meses, Taxa de Aproveitamento de 90% / 95% / 97% (crescente em 12, 24 e 36 meses), Classe de Exatidão 1A e assertividade mínima do leitor OCR de **90%**;
- e) a higidez econômico-financeira está **estruturada na Cláusula 9.1.9 do Contrato** e na **Resolução ANTT nº 6.032/2023**, com a Cláusula Terceira aplicando o Fator D pela exclusão dos postos fixos e o Fluxo de Caixa Marginal pela inclusão do HS-WIM, com identificação expressa do rito de Revisão Extraordinária no reconhecimento das recomposições, em atendimento à recomendação do item 21 do Parecer;
- f) a operação e a fiscalização seguem em curso na rodovia **desde 27 de junho de 2025**, com a aplicabilidade do ato mantida por Declaração de Viabilidade e pela preservação dos efeitos jurídicos produzidos no período experimental, na forma do Ofício nº 29416/2026;
- g) a presente aprovação é o **fecho bem-sucedido de um ciclo regulatório completo**, no qual a inovação foi testada sob acompanhamento, declarada viável e convertida em regime contratual definitivo exatamente como previsto no desenho original do Sandbox Regulatório;
- h) a presente deliberação **não vincula a Agência a qualquer valor monetário definitivo** na subcláusula 4.2, cuja definição será formalizada por termo aditivo retificador, na forma do art. 27-D, § 4º, da Resolução ANTT nº 5.950/2021, ficando os efeitos do Fator D e do Fluxo de Caixa Marginal condicionados aos ritos próprios de Revisão;
- i) a presente deliberação cria precedente **apto a servir de referência** para os demais contratos que venham a incorporar a pesagem veicular em movimento em caráter definitivo, em benefício da previsibilidade regulatória e da uniformidade das áreas técnicas da Agência,

4.2. VOTO por:

I - **APROVAR** a celebração do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 001/2019, firmado com a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., nos termos da minuta constante do SEI nº **44254283**, e da Minuta de Deliberação **45521779** para incorporar em caráter definitivo o Sistema de Pesagem Veicular em Movimento — HS-WIM ao Contrato de Concessão, disciplinando os seus aspectos operacionais, patrimoniais e econômico-financeiros;

4.3. É o voto.

Brasília, 04 de setembro de 2026.

ALEX AZEVEDO

DIRETOR

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ, Diretor**, em 04/09/2026, às 17:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **45515225** e o código CRC **3D7D359C**.

Referência: Processo nº 50500.033354/2025-34

SEI nº 45515225

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br