AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 51/2026

OBJETO: Proposta de 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 01/2025, para substituir a obrigação de construir e operar a praça de pedágio P3-A (km 3+150 da BR-040/RJ, em Comendador Levy Gasparian/RJ) pela de implantar e operar pórtico eletrônico de cobrança em sistema de livre passagem, realocado para o km 831 da BR-040/MG, dentro do limite de 5 km do Programa de Exploração da Rodovia — PER, com Conta de Compensação, repartição do risco de evasão em 90/10 e reequilíbrio por diferença de CAPEX e OPEX

ORIGEM: SUROD — Superintendência de Rodovias

PROCESSO: SEI nº 50500.043340/2026-18

INTERESSADA: Concessionária de Rodovia Elovias S.A.

INSTRUÇÃO PF/ANTT: Parecer nº 00248/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU (SEI n° 46170054)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. **EMENTA**

1.1. **CONCESSÃO BR-040/RJ-MG. ELOVIAS. 2º TERMO ADITIVO. SUBSTITUIÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO P3-A POR PÓRTICO DE LIVRE PASSAGEM, COM REALOCAÇÃO PARA O KM 831 DA BR-040/MG. O pedido substitui a obrigação de construir e operar a praça de pedágio P3-A (km 3+150 da BR-040/RJ) pela de implantar e operar pórtico eletrônico de cobrança em sistema de livre passagem no km 831 da BR-040/MG, na divisa dos dois Estados, dentro do limite de 5 km previsto no Programa de Exploração da Rodovia. A solução responde a questionamento judicial da localização vigente e foi construída por consenso: a nova localização foi pactuada pelas partes em audiência de conciliação na ação civil pública, validada pela engenharia da Agência e anuída pela Concessionária, que propôs a própria redação restritiva da cláusula do objeto.**

1.2. **Pela aprovação.**

2. **RELATÓRIO**

2.1. **DO OBJETO**

2.1.1. Trata-se de proposta de 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 01/2025, firmado sob o Edital nº 01/2025 com a Concessionária de Rodovia Elovias S.A. para o lote da BR-040/RJ-MG. O aditivo tem duas faces que convêm desde já separar, porque cada uma responde a um exame próprio: a **substituição do modal de cobrança** — a praça física P3-A cede lugar a um pórtico eletrônico de livre passagem — e o **deslocamento do ponto de cobrança**, do km 3+150 da BR-040/RJ para o km 831 da BR-040/MG, junto à divisa dos Estados.

2.1.2. O que esta Diretoria decide é a substituição e o regime que a acompanha: a realocação dentro do limite de 5 km do Programa de Exploração da Rodovia, a Conta de Compensação (Cláusula Sétima), a repartição do risco de evasão e não pagamento e o regime de reequilíbrio pela diferença de CAPEX e OPEX entre as duas soluções (Cláusula Sexta).

2.1.3. O alcance da deliberação é o de uma praça e sua área de influência na BR-040, e dela respondem, cada um na sua esfera, a Concessionária (a obrigação e o risco que lhe cabe), o usuário (a tarifa

e a forma de cobrança) e o Poder Concedente (a receita e a neutralidade econômico-financeira do contrato).

2.2. **DO HISTÓRICO PROCESSUAL**

2.2.1. A praça P3-A foi prevista no km 3+150 da BR-040/RJ, no Município de Comendador Levy Gasparian, e a sua localização vigente passou a ser questionada fora do contrato: o Ministério Público Federal instaurou o Inquérito Civil nº 1.30.007.000130/2026-35 e houve o ajuizamento da Ação Civil Pública nº 5001787-60.2026.4.02.5113, com manifestações dos Municípios interessados. É nesse contexto que a Agência abriu a tratativa, em novembro de 2025, e que a Concessionária apresentou, em 09/07/2026, o pedido formal de alteração da localização (Carta REG-CA-0258/26, SEI nº 43937235), pedindo à ANTT posicionamento sobre o interesse público da mudança e decisão administrativa que tratasse o assunto de forma integrada. O dado central do caso nasce aqui: o pedido não é iniciativa empresarial de otimização tarifária — é a resposta institucional a um questionamento judicial da localização vigente, e essa qualificação orienta toda a solução que se seguiu.

2.2.2. A resposta se construiu primeiro na mesa de conciliação. Em 06/08/2026, na audiência realizada na Ação Civil Pública, as partes manifestaram concordância quanto à nova localização da praça, como registra o Despacho da Superintendência de Rodovias de 13/08/2026 (SEI n° 44870125). A concordância não se formalizou em acordo judicial — e é exatamente por isso que o registro administrativo dela importa: o que a deliberação tem diante de si é um consenso que existe, está provado e pede a forma que só o ato desta Agência pode dar.

2.2.3. A área técnica examinou a nova localização e a validou. A Nota Técnica nº 9208/2026/CPROJ/GEENG (SEI n° 45756640), de 31/08/2026, examinou a vantajosidade e a viabilidade da alteração locacional — a caracterização técnica do novo ponto e as condições topográficas, geométricas e geotécnicas — e concluiu pela ausência de óbices ao prosseguimento, reservando as verificações de geotécnica, geometria, drenagem, pavimentação, interferências e segurança viária para as etapas de anteprojeto e de projeto executivo, que o próprio contrato já programa. No plano econômico, a Nota Técnica nº 7946/2026/CGEFI/GEGEF (SEI n° 45756638) recomendou que o instrumento estabelecesse, de forma expressa, a metodologia de monitoramento e mensuração dos volumes de tráfego e os critérios de apuração dos impactos da alteração locacional, condicionando a recomposição a comprovação — recomendação que a minuta final acolheu, como se verá, pelas subcláusulas 4.11 e 6.8.

2.2.4. Coube à Nota Técnica nº 9812/2026/COIND/GEGIR (SEI n° 45649387), de 11/09/2026, dar à realocação a sua qualificação decisiva. A manifestação técnica anterior lera a mudança dentro do limite do PER como, em princípio, integrante da esfera de risco da Concessionária, o que exigiria fundamentação específica; a NT 9812 respondeu a essa exigência e concluiu que o caso concreto apresenta circunstâncias específicas que justificam análise diferenciada: a realocação tem cunho coercitivo, decorrente de determinação judicial ou de convulsão social — e não de escolha empresarial da Concessionária. É essa leitura que desloca o risco do regime ordinário e fundamenta o tratamento que o instrumento lhe dá.

2.2.5. O exame jurídico veio em regime de urgência, determinado pelo Despacho da Superintendência de 11/09/2026 (SEI n° 45671567), e se completou com o Parecer nº 00248/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU (SEI n° 46170054), de 21/09/2026, com a concordância da Subprocuradora em 23/09/2026 e a aprovação do Procurador-Chefe substituto em 26/09/2026. Antes dele, a Cota nº 03777/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI n° 45610573), transmitida pelo Despacho de 09/09/2026 (SEI n° 45614827) com quatro recomendações, já havia produzido um efeito estruturante na proposta: ao apontar o afastamento da solução inicial da referencial contratual, levou à reavaliação das premissas do reequilíbrio — do tratamento por Fator D e fluxo de caixa marginal para a técnica, aderente ao precedente, da diferença entre CAPEX e OPEX das duas soluções. O Parecer viabilizou o aditivo e o condicionou às recomendações que expediu, em especial as consignadas nos itens 49 a 51, 55 a 57, 59, 61 a 64, 70 a 72, 74 a 78, 82 e 83 — vinte e uma recomendações delimitadas pelo seu item 84. Duas delas estruturam este voto: a do item 49, que pede que a nova localidade decorra de opção ou decisão administrativa adotada para atender ao interesse público, efetivamente aderente ao que vem sendo consensuado na ação judicial; e a do item 74, que pede a motivação do prazo de 180 dias do instrumento à luz do art. 50 da Lei nº 9.784/1999.

2.2.6. A minuta, então, convergiu — e a convergência é ela mesma um fato a registrar. As duas primeiras versões do instrumento (04/08/2026, SEI nº 44485045, e 14/08/2026, SEI nº 44869402) ainda tratavam a localização em termos amplos; a versão que acompanhou o exame da Procuradoria (SEI nº 45633590, de 11/09/2026) já fixava, na cláusula do objeto, a exigência de que a nova localização estivesse dentro do limite de 5 km do PER — e o Ofício nº 35318/2026/COGIP/GEGIR (SEI n° 44864377), de 14/08/2026, já havia informado à Concessionária o acatamento das suas sugestões anteriores e o ajuste da minuta à Resolução nº 6.079/2026. A versão de 30/09/2026 (SEI n° 46213355), precedida de nova movimentação da Superintendência em 29/09/2026 (SEI n° 46210579) e encaminhada à Concessionária com prazo para manifestação até 02/10/2026 (SEI n° 46267687), abriu uma válvula para realocação além desse limite; e foi a própria Concessionária que, pela Carta REG-CA-0386/26 (SEI n° 46326840), sugeriu o retorno à redação mais restritiva da versão de 11/09/2026 (SEI n° 45633590), manifestando desde logo a sua expressa concordância com o texto — anuência que a Agência reconheceu como tal (Ofício nº 40917/2026/COIND/GEGIR, SEI nº 45744691). A minuta final de 05/10/2026 (SEI n° 46287576) acolheu a sugestão e fixou o objeto dentro do limite de 5 km — suprimindo, por escolha consensual, a válvula que a versão de 30/09/2026 (SEI n° 46213355) abrira. A restrição que protege o interesse público, portanto, não foi imposta à Concessionária: foi por ela proposta e por ela aceita — e a deliberação registra essa procedência para que a motivação da limitação fique vinculada ao instrumento.

2.2.7. Fechado o iter técnico e jurídico, o processo se apresentou à deliberação: a Gerência de Engenharia registrou, em 05/10/2026, que as recomendações do órgão jurídico foram observadas e propôs a remessa dos autos a esta Diretoria (Despacho SEI nº 45744675); o Despacho de Instrução de 06/10/2026 (SEI n° 45744650) certificou a instrução para sorteio e dispensou, pela forma do ato — alteração contratual, e não resolução —, a Análise de Impacto Regulatório e os Relatórios Finais de Participação e Controle Social; a Minuta de Deliberação (SEI n° 45744580) foi firmada no mesmo dia; o Gabinete do Diretor-Geral encaminhou os autos à pauta em 08/10/2026 (Ofício nº 46583/2026/GAB-DG, SEI nº 46438656) e, na mesma data, a Certidão de Distribuição (SEI n° 46476234) distribuiu o processo a esta relatoria. Registro, ainda, o relatório de acompanhamento das ações de comunicação do free flow, datado de 02 de outubro de 2026 (SEI n° 46328123), que informa o pórtico já sinalizado e o pedágio eletrônico da BR-040 em fase de testes, sem cobrança — o sistema que este aditivo incorpora ao contrato já está sendo ensaiado na via, sob observação da fiscalização.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. DA ANÁLISE DE ADMISSIBILIDADE

3.1.1. A competência desta Diretoria para deliberar sobre o aditivo é expressa e vem de duas fontes que se encadeiam. A Resolução ANTT nº 6.079/2026, em vigor desde 25/07/2026, inseriu na Resolução ANTT nº 6.000/2022 (RCR2) o art. 201-G, cujo § 3º dispõe que a Diretoria deliberará sobre o aditivo contratual, quando for o caso — e o caso é este: o § 1º do mesmo dispositivo trata exatamente da substituição de praças físicas de pedágio por pórticos de sistema de livre passagem, e o § 2º, inciso I, abre o ramo da aprovação, que é o que o iter percorreu, com a Superintendência a analisar e o processo a subir a esta Diretoria. A norma, observe-se, não autoriza a substituição por si mesma: pelo art. 170, § 2º, do RCR2, a concessionária implementa o sistema de livre passagem quando previsto no contrato de concessão ou em aditivo contratual — a norma remete ao instrumento, e o instrumento é o objeto desta deliberação.

3.1.2. O enquadramento temporal do processo no regime novo é seguro. A Resolução ANTT nº 6.079/2026 entrou em vigor em 25/07/2026, cento e vinte dias após a sua publicação, e o processo numerado foi instaurado em 04/08/2026 (Ofício nº 29903/2026, SEI nº 43939197). O Parecer da Procuradoria, ao examinar a questão, concluiu no seu item 20 que o regime se aplica desde que o Termo Aditivo não esteja em dissonância com a Resolução — e este voto verificou a consonância ponto por ponto: a repartição do risco de evasão segue o art. 63-H, inciso I, alínea "b", do RCR3, inserido pela Resolução nº 6.079/2026; a Conta de Compensação é a que os arts. 180-A e 180-B do mesmo regulamento instituem; e o saldo da migração é crédito do Poder Concedente, na forma do art. 81-A, § 2º. O instrumento não apenas convive com o regime novo — ele o realiza.

3.1.3. A decisão é colegiada e a pauta está observada. A Lei nº 13.848/2019, art. 7º, atribui à Diretoria Colegiada a deliberação sobre a matéria, tomada por maioria absoluta, com quórum apurado na

reunião; e o art. 8º da mesma lei é atendido com folga: entre a distribuição do processo, em 08/10/2026, e a reunião de 22/10/2026 decorrem nove dias úteis, excluído o feriado nacional de 12/10 — três vezes o mínimo de três dias úteis que a lei exige para a inclusão em pauta.

3.1.4. A deliberação é, por fim, tempestiva. O Relatório a Diretoria nº 437/2026 registra o adimplemento do décimo segundo mês da concessão em 03/11/2026, marco coincidente com a previsão de conclusão dos trabalhos iniciais e diretamente relacionado à possibilidade de início da cobrança da tarifa de pedágio. Deliberar agora é dar ao contrato o regime definitivo antes desse marco — e é também o que a própria Concessionária pediu, ao solicitar decisão administrativa integrada sobre o tema.

3.2. **DA ANÁLISE DE MÉRITO**

3.2.1. A substituição que a engenharia já validou e a operação já ensaia

3.2.1.1. A face técnica do pedido é a mais simples de todas, e convém dizê-lo com clareza: substituir uma praça de pedágio física por pórtico de livre passagem não é engenharia nova. A Nota Técnica nº 9208/2026 examinou a nova localização quanto às condições topográficas, geométricas e geotécnicas e não apontou óbices ao prosseguimento, reservando as verificações detalhadas para as etapas de anteprojeto e de projeto executivo — que é onde o próprio contrato as programa, com fiscalização da Agência. A mesma conclusão operacional já havia sido registrada pela comissão de trabalhos iniciais, que não apontou objeção quanto aos aspectos operacionais e de fiscalização da alternativa de reposicionamento do ponto de cobrança.

3.2.1.2. E o que o exame técnico validou no papel, a operação já ensaia na via: o relatório de acompanhamento de 02/10/2026 informa o pórtico sinalizado e o pedágio eletrônico da BR-040 em fase de testes, sem cobrança, na forma da Cláusula Terceira da minuta, que programa um período mínimo de trinta dias de testes operacionais com os usuários cadastrados, observada a proteção de dados pessoais. A deliberação não aposta numa tecnologia: confirma o regime de um sistema que já está instalado e em ensaio controlado, e cuja entrada em cobrança o instrumento condiciona ao cumprimento do período de testes e das demais condicionantes contratuais.

3.2.1.3. Há, além disso, uma cadeia de precedentes internos que dá à solução a segurança da prática consolidada. A Deliberação ANTT nº 69/2025 aprovou a minuta referencial para substituição de praças de pedágio por pedágio eletrônico; o primeiro Termo Aditivo ao Contrato nº 03/2025, firmado com a EPR 5 Participações S.A., estruturou o saldo da substituição pela mesma técnica que esta minuta adota — a diferença entre o CAPEX e o OPEX das duas soluções, sem utilização do Fator D —, e em condições mais amplas que as deste caso, pois lá a realocação ultrapassava o limite de 5 km; e o prazo de cento e oitenta dias para a apresentação dos orçamentos e do projeto é o mesmo já praticado em processo análogo da Concessionária Rota Verde (processo SEI nº 50500.032419/2025-24) e no precedente registrado no processo SEI nº 50505.012198/2025-28. A solução que se apresenta a esta Diretoria não é uma novidade regulatória: é a aplicação criteriosa de um caminho que a Agência já percorreu.

3.2.2. A realocação decidida no interesse público

3.2.2.1. A segunda face do objeto — o deslocamento do ponto de cobrança — é a que merece o exame mais cuidadoso, porque o contrato distribui o risco da alteração de localização de forma diferente conforme ela ocorra dentro ou além do limite de 5 km do PER (Subcláusula 21.2.3, inciso ii). A regra, lida em sentido contrário, alocaria à Concessionária o risco de uma realocação dentro do limite. Mas a regra foi editada para os riscos ordinários de engenharia e topografia — e o que os autos mostram é outra coisa: a realocação nasce de um questionamento judicial da localização vigente, promovido pelo Ministério Público Federal e por ação civil pública, com manifestações dos Municípios, e amadureceu numa concordância das partes em audiência de conciliação. Não se está diante de uma escolha empresarial da Concessionária, e sim de uma resposta do Poder Público a um ato seu que foi questionado.

3.2.2.2. Foi essa a leitura da Nota Técnica nº 9812/2026/COIND/GEGIR, que reconheceu o cunho coercitivo da realocação e a justificou como hipótese de análise diferenciada — superando, com fundamento, a leitura anterior que a tratava como risco ordinário. E foi essa a solução que a área econômico-financeira desenhou: uma metodologia bilateral e simétrica, em que o impacto negativo comprovado corre em favor da Concessionária e o incremento de receita decorrente exclusivamente da nova localização corre em favor do Poder Concedente. A lógica é íntegra: se o deslocamento é resposta institucional a um

questionamento judicial, o dano-evento não se qualifica como risco de mercado da Concessionária — e o instrumento endereça o ponto por cláusula específica, em vez de deixá-lo ao silêncio do contrato.

3.2.2.3. A Procuradoria examinou essa construção e a viabilizou, pedindo uma consolidação de forma: que a nova localidade definida decorra de opção ou decisão administrativa adotada para atender ao interesse público, efetivamente aderente ao que vem sendo consensuado na ação judicial (item 49 do Parecer). A forma que o item 49 pede é a que este ato entrega: a **deliberação da Diretoria Colegiada é a própria decisão administrativa** que consolida o posicionamento — e este voto lhe dá a base declarada, não presumida, ao registrar que a nova localização decorre de ato do Poder Público adotado no interesse público (o cunho coercitivo reconhecido pela Nota Técnica nº 9812/2026/COIND/GEGIR) e é aderente ao consensuado na ação judicial (a concordância das partes registrada no Despacho de 13/08/2026). Deliberado o voto, o item 49 está cumprido pelo próprio ato: nenhuma etapa posterior se interpõe entre a deliberação e a celebração.

3.2.2.4. Registro ainda, porque é parte da força desta solução, a procedência da cláusula mais protetiva do instrumento: a exigência de que a nova localização permaneça dentro do limite de 5 km do PER constava da versão da minuta examinada pela Procuradoria, foi ajustada numa versão intermediária e teve a redação restritiva restaurada na minuta final por sugestão da própria Concessionária, que a acompanhou de concordância expressa. O limite que protege o interesse público é, assim, um ponto de encontro — e a deliberação o recebe como tal.

3.2.3. O regime econômico que protege a receita e o usuário

3.2.3.1. O desenho econômico do aditivo é o seu ponto mais bem resolvido, e merece ser lido como um sistema. A Cláusula Sexta fixa o saldo de reequilíbrio pela diferença entre o somatório do CAPEX e do OPEX da praça original e o do pórtico eletrônico, e programa a sua apuração para a Revisão Ordinária subsequente, a até três anos da Data da Assunção, com o OPEX efetivo e a diferença entre o Desconto Básico da Tarifa previsto no modelo do contrato e o verificado em operação. A Cláusula Quinta reparte o risco de evasão e não pagamento, com a variação do percentual de usuários com desconto básico também alocada ao Poder Concedente e a evasão por fraude ou má-fé integralmente a ele — na exata forma que o art. 63-H do RCR3, inserido pela Resolução nº 6.079/2026, fixa para todo o sistema de livre passagem. E a Cláusula Sétima cria a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem, integrante do mecanismo de contas do contrato, alimentada exclusivamente pelas multas do art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro, movimentada por banco depositário e acionada por último na ordem de prioridades — depois de comprovadas as perdas e de esgotado o saldo de reequilíbrio —, com reversão dos saldos ao Poder Concedente nas Revisões Ordinárias.

3.2.3.2. Duas conclusões se impõem desse desenho. A primeira é que a neutralidade do contrato não é uma promessa, é uma arquitetura: o compromisso de recompor está no instrumento, o método está no instrumento, a ordem de acionamento dos mecanismos está no instrumento — e o que não está nos autos é o dado que só a operação produzirá, cuja apuração o próprio instrumento já programou com metodologia expressa, como a Nota Técnica nº 7946/2026 recomendou e a Procuradoria acompanhou. A segunda é que o usuário está no centro do regime: os valores pagos após cento e oitenta dias da passagem não entram no reequilíbrio e remuneram a eficiência da cobrança; as multas por evasão alimentam uma conta que reequilibra o sistema; e os impactos sobre a captura de tráfego — os desvios para rotas alternativas — têm via própria de recomposição, apurados anualmente pela Agência a partir do relatório técnico de verificação que a Concessionária entregará, elaborado ou validado por verificador independente.

3.2.3.3. Aprovar este aditivo é aprovar a substituição e o método, com a certeza de que o valor será apurado sobre dados auditáveis, em revisão formal, com participação de verificador e com a metodologia já fixada no contrato.

3.2.4. O que a deliberação já entrega completo

3.2.4.1. A instrução chega a esta Diretoria com as condições do Parecer já realizadas, e convém registrá-lo uma a uma, porque é isso que permite aprovar sem pendência. A consolidação do fundamento da realocação, que o item 49 pediu na forma de decisão administrativa, se realiza neste ato, que a declara com a sua base documental (tópico 3.2.2.3). As redações recomendadas constam da minuta que se deli-

bera — esta relatoria as verificou uma a uma sobre o instrumento, da remissão corrigida da Subcláusula 2.3 à forma nova da Subcláusula 7.3 — e as justificativas pedidas estão nos autos, no Ofício nº 44249/2026 e no Relatório a Diretoria nº 437/2026: a da redução do prazo de comunicação aos usuários e a do prazo de cento e oitenta dias, que este voto reproduz e reforça no tópico de conformidade jurídica. E a via de recomposição por captura de tráfego tem o seu primeiro exercício já programado no próprio instrumento, pelo relatório anual de verificação da Subcláusula 4.11, que a fiscalização acompanhará na forma do regime.

3.3. **DA CONFORMIDADE JURÍDICA**

3.3.1. O rito observado é o previsto no regime novo. O art. 201-G do RCR2, inserido pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, abre à Superintendência a proposição de dispensa de itens do caput nos casos de substituição de praças físicas por pórticos, à Diretoria a deliberação sobre o aditivo e, no § 2º, inciso I, a aprovação da solicitação com a determinação da execução dos trabalhos preparatórios para a instalação do sistema. O iter percorreu exatamente esse ramo: a Superintendência analisou, a Procuradoria examinou e o processo subiu a esta Diretoria para deliberar — e a deliberação que este voto propõe é o ato devido ao final desse caminho.

3.3.2. As recomendações que o Parecer tomou como condição da viabilidade jurídica do aditivo — os itens delimitados pelo seu item 84 — foram atendidas na instrução: as que pediam texto novo ao instrumento constam da tabela de atendimento do Ofício nº 44249/2026 (SEI n° 46213346) e estão **presentes na minuta que se delibera, verificadas uma a uma por esta relatoria sobre o instrumento**; e as que pediam atesto ou justificativa foram respondidas no Relatório a Diretoria nº 437/2026 e no corpo do próprio Ofício, que motiva a redução do prazo de comunicação aos usuários e o prazo de cento e oitenta dias. Este voto as acolhe integralmente — e, ao fazê-lo, observa a advertência do item 85 do próprio Parecer, de que a manifestação pode ser objeto de dissenso pela Administração, que, nesse caso, deverá declinar as suas razões: aqui não há dissenso algum a declarar. E há um ponto de redação normativa que a deliberação sane com a sua própria linguagem: ao invocar os dispositivos da série 63-A a 63-H, 81-A e 180-A/180-B do RCR3, o ato registra que eles foram inseridos no regulamento pela Resolução ANTT nº 6.079/2026 — a ressalva que o próprio Parecer soube fazer no seu item 57 e que este voto reproduz, para que a cadeia de procedência de cada fundamento fique visível a quem o ler.

3.3.3. O prazo de cento e oitenta dias que o instrumento fixa para a apresentação dos orçamentos e do projeto encontra a sua motivação neste voto, como pede o art. 50 da Lei nº 9.784/1999 e o item 74 do Parecer: o prazo observa o parâmetro do art. 42, § 7º, da Resolução ANTT nº 6.000/2022, que trata do projeto executivo, e é o mesmo que a Agência praticou no processo análogo da Concessionária Rota Verde e no precedente do processo SEI nº 50505.012198/2025-28, conforme registrado no Relatório a Diretoria nº 684/2025 — uma cadeia de padronização que dá ao prazo o estatuto de prática regulatória consistente, e não de escolha isolada.

3.3.4. Quanto à participação social, o Despacho de Instrução dispensou, pela forma do ato, a Análise de Impacto Regulatório e os Relatórios Finais de Participação e Controle Social, por se tratar de alteração contratual e não de resolução. Registro, quanto à audiência pública do art. 68 da Lei nº 10.233/2001, a razão pela qual esta decisão a ela não se submete: a lei a reserva às deliberações para resolução de pendências que afetem direitos de agentes econômicos ou de usuários, e o traço distintivo deste caso é que não há pendência a resolver — a localização foi pactuada pelas partes em audiência de conciliação na ação civil pública, com atuação do Ministério Público Federal e dos Municípios, a Concessionária anuiu por escrito à minuta final e a cobrança só se inicia depois de cumprido o período de testes e as demais condicionantes do contrato, sob fiscalização. O que a deliberação faz é formalizar um consenso construído com os interessados — e a forma da participação que esta matéria conheceu foi a mais qualificada que há: a da composição judicial assistida.

3.3.5. A motivação deste voto, por fim, se constrói na forma do art. 50 da Lei nº 9.784/1999: explícita, clara e congruente, com a indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, e com a incorporação das manifestações técnicas e jurídicas anteriores por declaração de concordância, nos termos do § 1º do mesmo artigo — em especial a Nota Técnica nº 9208/2026, a Nota Técnica nº 9812/2026 e o Parecer nº 00248/2026.

3.4. **CONCLUSÃO DA ANÁLISE PROCESSUAL**

3.4.1. Diante de todo o exposto, concluo:

a) que o objeto da deliberação é a substituição da obrigação da praça P3-A pela de um pórtico de livre passagem, com a realocação do ponto de cobrança para o km 831 da BR-040/MG, e a aprovação do método do reequilíbrio — e não o seu valor, que o instrumento remete, por desenho, à Revisão Ordinária sobre dados auditáveis;

b) que a solução técnica é madura, foi validada pela engenharia da Agência sem óbices e já se ensaia na via em fase de testes, sem cobrança;

c) que a realocação é resposta do Poder Público a questionamento judicial da localização vigente, qualificada como de cunho coercitivo pela nota técnica competente, e amadureceu em consenso entre as partes da ação civil pública, com anuência expressa da Concessionária à minuta final — inclusive quanto à cláusula que limita a localização aos 5 km do PER, por ela proposta;

d) que o regime econômico do aditivo protege a neutralidade do contrato, a receita do Poder Concedente e o usuário, por uma arquitetura de mecanismos — saldo por diferença de CAPEX e OPEX, Conta de Compensação alimentada pelas multas de trânsito e acionada por último, repartição do risco de evasão e via própria para a recomposição dos impactos de tráfego — em plena consonância com o RCR2 e o RCR3 na redação da Resolução ANTT nº 6.079/2026;

e) que o rito observado é o previsto no art. 201-G do RCR2, que a competência desta Diretoria é expressa, que a decisão é colegiada, que a pauta está observada com folga e que a deliberação é tempestiva em relação ao marco do adimplemento do décimo segundo mês da concessão;

f) que as recomendações da Procuradoria estão integralmente atendidas — as redações na minuta que se delibera, verificadas uma a uma por esta relatoria, e as justificativas nos autos —, e que a consolidação do fundamento da realocação se realiza pela própria deliberação, na forma do item 49 do Parecer;

g) que a proposta, assim delimitada e condicionada, atende ao interesse público, à segurança jurídica do contrato e à proteção do usuário — e recomenda-se a sua aprovação.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. DO VOTO

4.1.1. Diante do exposto, e considerando:

(i) que a substituição de praças físicas de pedágio por pórticos de sistema de livre passagem tem previsão expressa no art. 201-G da Resolução ANTT nº 6.000/2022 (RCR2), inserido pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, e que a sua implementação se dá por aditivo contratual, na forma do art. 170, § 2º, do mesmo regulamento;

(ii) que compete a esta Diretoria Colegiada deliberar sobre o aditivo, nos termos do art. 201-G, § 3º, do RCR2 e do art. 7º da Lei nº 13.848/2019, observada a antecedência de pauta do art. 8º da mesma lei;

(iii) que a área técnica da Agência examinou a nova localização e não apontou óbices ao prosseguimento, reservadas as verificações de detalhe às etapas de anteprojeto e de projeto executivo que o contrato já programa;

(iv) que a realocação foi qualificada, pela nota técnica competente, como de cunho coercitivo — resposta a determinação judicial ou a convulsão social —, e que a nova localização foi pactuada pelas partes em audiência de conciliação na Ação Civil Pública nº 5001787-60.2026.4.02.5113, com anuência expressa da Concessionária à minuta final;

(v) que esta deliberação, ao aprovar o aditivo com a presente motivação, é a própria decisão administrativa que consolida — na forma do item 49 do Parecer — o posicionamento de que a

nova localização decorre de ato adotado para atender ao interesse público e é aderente ao consensuado na ação judicial, de modo que a condição do item 49 se cumpre pelo próprio ato;

(vi) que o instrumento fixa o método do reequilíbrio — a diferença entre o CAPEX e o OPEX das duas soluções, apurada na Revisão Ordinária sobre dados auditáveis — e remete o valor aos dados que a operação produzirá, como recomendou a área econômico-financeira e acompanhou a Procuradoria;

(vii) que a proteção da receita e do usuário está construída no próprio regime, pela Conta de Compensação alimentada pelas multas do art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro, pela repartição do risco de evasão na forma do art. 63-H do RCR3 e pela reversão dos saldos ao Poder Concedente, nos termos do art. 81-A, § 2º, do mesmo regulamento — ambos na redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026;

(viii) que as recomendações expedidas pelo Parecer nº 00248/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU foram atendidas na instrução e são integralmente acolhidas por esta deliberação;

(ix) que o prazo de cento e oitenta dias do instrumento está motivado no parâmetro do art. 42, § 7º, da Resolução ANTT nº 6.000/2022 e na prática consolidada desta Agência em processos análogos, na forma do art. 50 da Lei nº 9.784/1999;

(x) que a deliberação não se submete à audiência pública do art. 68 da Lei nº 10.233/2001 porque não resolve pendência entre os interessados — formaliza o consenso que eles próprios construíram na via judicial, com atuação do Ministério Público Federal e dos Municípios — e a cobrança somente se iniciará após o cumprimento integral das condicionantes contratuais;

4.1.2. VOTO pela **APROVAÇÃO** do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 01/2025, firmado sob o Edital nº 01/2025 com a Concessionária de Rodovia Elovias S.A., nos moldes da Minuta de Deliberação (SEI n° 46773291).

4.1.3. É o voto.

Brasília, 21 de outubro de 2026.

ALEX AZEVEDO

DIRETOR

Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ**, **Diretor**, em 22/10/2026, às 14:37, 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 **46763481** e o código CRC **AA9C782E**.

Referência: Processo nº 50500.043340/2026-18 SEI nº 46763481