AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 54/2026

OBJETO: Autorização para o início da cobrança da tarifa de pedágio no ponto de cobrança P3A, localizado no km 831+000 da BR-040/MG, em Simão Pereira/MG, por sistema eletrônico de livre passagem (*Free Flow*), em substituição à praça de pedágio convencional P3, no âmbito do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 01/2025 e do seu 2º Termo Aditivo, celebrados com a Concessionária Elovias S.A. (Rodovias BR-040/MG/RJ e BR-495/RJ).

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD)

PROCESSO (S): 50505.099976/2026-66

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Dispensada neste processo pelo Despacho de Instrução (SEI n° 46833715); a Procuradoria Federal junto à ANTT manifestou-se sobre o 2º Termo Aditivo no Parecer nº 248/2026/PFE-ANTT (processo SEI nº 50500.043340/2026-18), pela viabilidade jurídica condicionada às suas recomendações.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. **EMENTA**

1.1. **CONCESSÃO RODOVIÁRIA. BR-040/MG/RJ E BR-495/RJ. CONCESSIONÁRIA ELOVIAS S.A. CONTRATO DO EDITAL Nº 01/2025. 2º TERMO ADITIVO VIGENTE. INÍCIO DA COBRANÇA NO PÓRTICO ELETRÔNICO P3A, EM SISTEMA DE LIVRE PASSAGEM, NO KM 831+000 DA BR-040/MG, EM SUBSTITUIÇÃO À PRAÇA CONVENCIONAL P3. A deliberação conclui a realocação da praça de Simão Pereira, devolve aos moradores de Comendador Levy Gasparian o acesso sem pedágio à sede do seu Município e inaugura, na concessão, a cobrança sem parada.**

1.2. **Pela APROVAÇÃO.**

2. **RELATÓRIO**

2.1. **DO OBJETO**

2.1.1. Trata-se de proposta de Deliberação da Diretoria Colegiada para autorizar o início da cobrança da tarifa de pedágio no ponto P3A, no km 831+000 da BR-040/MG, em Simão Pereira/MG, por sistema eletrônico de livre passagem, em substituição à praça convencional P3, hoje em operação no km 819,300 da mesma rodovia (Relatório à Diretoria nº 492/2026, SEI nº 46833706; minuta de Deliberação, SEI nº 46833708).

2.1.2. O ato não cria obrigação nova: executa o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (SEI nº 46796500, contrato SEI nº 36117775), assinado em 23/10/2026 e em vigor desde a publicação do seu extrato no Diário Oficial da União de 27/10/2026. A subcláusula 1.1 do aditivo substituiu a obrigação de construir e operar a praça convencional P3-A, prevista no km 3,150 da BR-040/RJ, em Comendador Levy Gasparian/RJ, pela de implantar e operar pórtico de livre passagem «em localização situada dentro do limite de 5 (cinco) quilômetros estabelecido no Programa de Exploração da Rodovia», assegurada a neutralidade econômico-financeira.

2.1.3. Delimito o que se decide: a autorização do início da cobrança no pórtico, com a tarifa da praça substituída e sob condição de eficácia. Não se delibera revisão nem reajuste tarifário, nem a recom-

posição do equilíbrio da alteração locacional, que o 2º Termo Aditivo remete a procedimento próprio de monitoramento (subcláusulas 4.11, 4.12 e 6.11).

2.2. **DO HISTÓRICO PROCESSUAL**

2.2.1. O Contrato de Concessão previu, na subcláusula 18.1.4, a realocação da praça de Simão Pereira até o fim do primeiro Ano de Concessão, para o km 3,150 da BR-040/RJ, vedada a operação simultânea das duas praças. A cobrança nas praças P1, P2 e P3 teve início em 04/11/2025 (Nota Técnica nº 11520/2026, SEI nº 46800952).

2.2.2. O Município de Comendador Levy Gasparian encaminhou à ANTT manifestação sobre a localização prevista (Ofício nº 056/GP/2025, SEI nº 33652301); a Agência solicitou manifestação técnica à Concessionária (Ofício nº 42962/2025/SUROD, SEI nº 37191413), que apresentou estudos preliminares (Carta REG-CA-007/2026, SEI nº 38413174). A matéria foi objeto da Ação Civil Pública nº 5001787-60.2026.4.02.5113.

2.2.3. A Concessionária propôs a implantação do ponto de cobrança nas proximidades do km 830 da BR-040/MG, por meio de pórtico de livre passagem. A GEGEF examinou os efeitos econômicos da proposta (Nota Técnica nº 7946/2026, SEI nº 44260305), e, na audiência de conciliação de 06/08/2026, as partes da ação manifestaram concordância quanto à nova localização (Despacho SUROD, SEI nº 44870125). A instrução do 2º Termo Aditivo reuniu ainda a Nota Técnica nº 9208/2026 (SEI n° 45290263), da GEENG, a Nota Técnica nº 9812/2026 (SEI n° 45649387) e o Ofício nº 29903/2026 (SEI n° 43939197), relativo à análise de vantajosidade prevista na Deliberação ANTT nº 69/2025.

2.2.4. O anteprojeto foi protocolado em 28/07/2026 (Carta REG-CA-0285/26, SEI nº 44391391; Volume I, SEI nº 44391396; relatório técnico ELO-040MG-831+000-PDA-ANT-RT-V1-001-R00, SEI nº 44391399); a Concessionária solicitou a antecipação da implantação (Carta REG-CA-0318/26, SEI nº 44909601); e a GEGIR encaminhou o anteprojeto à GEENG (Despacho COPEC/GEGIR, SEI nº 45206392). A GEENG aceitou o anteprojeto em 03/09/2026 (Nota Técnica nº 9389/2026, SEI nº 45416103; Ofício nº 39177/2026, SEI nº 45487218); o Projeto Executivo foi apresentado em seguida (Volume 1, SEI nº 45515807; Carta REG-CA-0346/26, SEI nº 45515734, e anexos técnicos, entre eles o SEI nº 45515835); e a SUROD autorizou serviços preliminares e obras antecipadas, por conta e risco da Concessionária e sem direito a recomposição nem a revisão tarifária (Ofício nº 38994/2026, SEI nº 45528079; Ofício nº 39492/2026, SEI nº 45526717).

2.2.5. A implantação foi concluída em 14/09/2026, e os testes sem cobrança tiveram início em 15/09/2026, com o pedido de vistoria (Carta REG-CA-0360/26, SEI nº 45808347). Seguiram-se o Despacho SEI nº 46169101, da SUROD; o Despacho SEI nº 46179354, da Comissão de Trabalhos Iniciais; o Ofício nº 44198/2026 (SEI n° 46206242) e o Despacho SEI nº 46233026; e, em 16/10/2026, o Despacho SEI nº 46636011, pelo qual a SUROD determinou a realização prioritária da vistoria, de natureza instrutória. Constam ainda a Nota Técnica nº 11337/2026 (SEI n° 46677162), sobre o projeto executivo; o Despacho GEFOP (SEI n° 46682699), sobre o conteúdo mínimo do relatório de vistoria; e o aceite do projeto executivo pela GEENG (Despacho GEENG, SEI nº 46684861; Ofício nº 49399/2026, SEI nº 46685141).

2.2.6. Em 21/10/2026, a Comissão de Trabalhos Iniciais realizou a vistoria em campo (Nota Técnica nº 11369/2026, SEI nº 46709502, de 27/10/2026). A Concessionária apresentou o cronograma de conclusão dos serviços (Carta REG-CA-0430/26, SEI nº 46877039, com a declaração de veracidade, SEI nº 46877042), e a SUROD propôs a autorização com eficácia condicionada (Despacho SEI nº 46880296).

2.2.7. Em 28/10/2026 foram juntados a Nota Técnica nº 11520/2026 (tarifa), o Relatório à Diretoria nº 492/2026, a minuta e o Despacho de Instrução (SEI n° 46833715). O processo foi distribuído a esta Relatoria por prevenção (Certidão de Distribuição, SEI nº 46920967), e a inclusão extrapauta na 305ª Reunião Deliberativa Eletrônica foi solicitada pelo Ofício nº 52177/2026 (SEI n° 46922244) e levada aos Diretores pelo Ofício Circular nº 5017/2026 (SEI n° 46944779).

2.3. **DA INSTRUÇÃO DOCUMENTAL**

2.3.1. Integram a instrução e foram examinados por esta Relatoria: o Contrato de Concessão e o seu Programa de Exploração da Rodovia; o 2º Termo Aditivo e o extrato publicado no DOU de 27/10/2026; as Notas Técnicas nº 11337/2026, nº 11369/2026 e nº 11520/2026; a Carta REG-CA-

0430/26; o Despacho SUROD; o Relatório à Diretoria nº 492/2026; a minuta; o Despacho de Instrução; e, no processo do aditivo, as Notas Técnicas nº 7946/2026, nº 9208/2026 e nº 9812/2026, o Despacho SEI nº 44870125 e o Parecer nº 248/2026/PFE-ANTT.

2.3.2. Esta Relatoria contou ainda com relatório analítico da assessoria do Gabinete, que examinou 271 arquivos e 66 documentos SEI do processo.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. DA ANÁLISE DE ADMISSIBILIDADE

3.1.1. Compete à Diretoria Colegiada deliberar sobre a autorização do início da cobrança nas praças das concessões rodoviárias federais, à vista da instrução da SUROD (art. 32, inciso XII, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução ANTT nº 5.976/2022, invocado no Relatório à Diretoria nº 492/2026) e da sequência das subcláusulas 18.1.5 a 18.1.7 do Contrato.

3.1.2. A base contratual está formada e vigente: a subcláusula 9.1 do 2º Termo Aditivo condiciona a vigência à publicação do extrato, e o extrato saiu no DOU de 27/10/2026. A comunicação ao Ministério da Fazenda exigida pelo inciso VII do art. 24 da Lei nº 10.233/2001 foi feita pelo Ofício nº 48629/2026/CGEFI/GEGEF/SUROD (SEI n° 46604115), de 19/10/2026.

3.1.3. A Relatoria é preventa (art. 10-A, §1º, da Instrução Normativa ANTT nº 12/2022), e a apreciação extrapauta, pedida com fundamento no art. 8º, §5º, da Lei nº 13.848/2019 e nos arts. 53, §4º, 80 e 83 do Regimento Interno, justifica-se pela relevância e pela urgência descritas no item 3.2.12.

3.1.4. A matéria é admissível e está madura para deliberação.

3.2. DA ANÁLISE DE MÉRITO

3.2.1. A Diretoria Colegiada deve autorizar o início da cobrança no P3A, nos termos da minuta de Deliberação proposta pela SUROD. O pórtico eletrônico está implantado e em operação de teste desde 15/09/2026, a localização foi validada pela engenharia da Agência e conta com a concordância das partes da ação civil pública, a tarifa é a mesma praticada hoje, e a Comissão de Trabalhos Iniciais vistoriou o sistema em campo. Portanto, a autorização conclui a realocação da praça no prazo contratual, com a proteção do usuário assegurada antes da primeira cobrança.

3.2.2. O Contrato prevê a realocação até o fim do primeiro Ano de Concessão, em 03/11/2026 (Carta REG-CA-0318/26; Despacho COPEC/GEGIR), e o 2º Termo Aditivo já definiu o pórtico de livre passagem como a forma de cumpri-la. Com a autorização, a realocação se conclui no prazo, a praça P3 do km 819,300 é desativada no mesmo momento em que o P3A inicia a cobrança, e a solução construída para os moradores passa a produzir efeitos. Portanto, a deliberação dá cumprimento a uma obrigação contratual já pactuada, com a proteção do usuário assegurada antes da primeira cobrança.

3.2.3. O ponto contratual do km 3,150 cobraria pedágio de quem mora em Afonso Arinos e Mont Serrat e precisa ir à sede de Comendador Levy Gasparian para usar os serviços públicos. Mas o pórtico no km 831+000 da BR-040/MG fica antes da divisa estadual, e a Nota Técnica nº 7946/2026 registrou que o novo ponto não captura os deslocamentos entre a RJ-151 e o segmento inicial da BR-040/RJ. Portanto, esses deslocamentos internos ao Município deixam de passar por ponto de cobrança. É o que a SUROD resumiu no Ofício nº 52177/2026: a deliberação soluciona «em definitivo os impactos locais de mobilidade discutidos judicialmente». Assim, o morador chega aos serviços públicos da sede do seu Município sem pagar pedágio, e a questão levada ao Judiciário encontra solução pela via administrativa.

3.2.4. A escolha do km 831+000 resulta da convergência entre a engenharia da Agência e os interessados. A GEENG concluiu que, «sob o enfoque técnico de engenharia», não foram identificados óbices à alteração da localização do ponto P3A para o km 831+000 (Nota Técnica nº 9208/2026); a Nota Técnica nº 9812/2026 reconheceu o «cunho coercitivo» da realocação, que decorre do interesse da comunidade e não de conveniência empresarial; e as partes da ação manifestaram concordância quanto à nova localização na conciliação de 06/08/2026 (Despacho SEI nº 44870125). Portanto, a deliberação dá efeito administrativo a esse consenso, e a Agência decide em linha com o que a engenharia validou e os interessados aceitaram perante o Judiciário.

3.2.5. A mudança de tecnologia preserva integralmente a tarifa. A subcláusula 8.1 do 2º Termo Aditivo manda cobrar no pórtico valor «idêntico àquele que seria cobrado na praça de pedágio substituída»; a Nota Técnica nº 11520/2026 confirmou o mesmo Trecho de Cobertura de Praça (60,17 km) para P3 e P3A e a tarifa de R$ 21,00 na categoria 1, calculada pela Tarifa Básica de R$ 0,30541/km e pelo Índice de Reajustamento de 1,14374 (R$ 21,01811, arredondados a múltiplo de dez centavos pela subcláusula 18.7.5); o parágrafo único do art. 1º da minuta exige a desativação concomitante da P3; e a subcláusula 4.2 do aditivo garante o pagamento por PIX, cartão, dispositivo eletrônico e «dinheiro em espécie, em moeda nacional», como pede o art. 55, §3º, da Resolução ANTT nº 6.032/2023, na redação da Resolução nº 6.079/2026, com os pontos de recebimento em espécie já indicados pela Concessionária (Carta REG-CA-0430/26, itens 5 e 6). Portanto, para o usuário a mudança custa zero centavo a mais, não cobra duas vezes o mesmo trajeto, não exclui quem não tem conta bancária nem tag e elimina a parada na praça.

3.2.6. O regime do 2º Termo Aditivo acolhe o usuário que se adapta ao sistema novo. Pela subcláusula 5.2, inciso I, 90% dos impactos de evasão em até 180 dias ficam com o Poder Concedente apenas se a Concessionária comprovar ter cobrado com diligência, a começar pela notificação eletrônica após 8 dias da passagem; pela subcláusula 5.3, ela arca com os 10% restantes e com 100% das perdas por fraudes sistêmicas; as multas do art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro vão exclusivamente para a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem, movimentada pelo Banco Depositário (subcláusulas 7.1 e 7.2); e, no plano federal, a Resolução CONTRAN nº 1.028/2026, que ratificou a Deliberação CONTRAN nº 277/2026, afasta a infração por não pagamento de tarifa de livre passagem durante duzentos dias contados de 29/04/2026. Portanto, o usuário é avisado antes de ser cobrado em atraso, e quem se familiariza com o sistema nas primeiras semanas tem prazo para regularizar sem multa.

3.2.7. O 2º Termo Aditivo protege o equilíbrio do contrato por efeito medido. Garantiu a neutralidade da substituição (subcláusula 6.1) e instituiu relatórios anuais elaborados ou validados por verificador, com comparação entre o tráfego do pórtico e o da localidade original e série histórica consolidada após o terceiro ano (subcláusulas 4.11 e 4.12), além da recomposição por revisão extraordinária quando houver efeito apurado (subcláusulas 6.11.2 e 6.11.3). A subcláusula 3.7 deixa com a Concessionária os riscos de receita dos atrasos de testes. Portanto, a sociedade não paga por hipótese: eventual efeito econômico só é reconhecido quando medido e validado.

3.2.8. A vistoria de 21/10/2026 constatou em campo a captura de imagens, o reconhecimento de placas, a classificação veicular, os descontos e isenções e o tratamento de passagens sujeitas a validação manual (Nota Técnica nº 11369/2026, item 51). Registrou que a Concessionária «implantou infraestrutura tecnológica compatível com os requisitos regulamentares, assegurando níveis adequados de disponibilidade, rastreabilidade das transações e integração entre os sistemas» (item 52), e que houve comunicação prévia ao público por diferentes canais (item 53). Dos 82 requisitos verificados, 56, mais de dois em cada três, foram atendidos já na primeira vistoria, e os serviços de conclusão, entre eles os dispositivos definitivos de proteção das estruturas, com barreiras de concreto tipo New Jersey, defensas metálicas e terminais absorvedores, integram cronograma apresentado pela Concessionária (Carta REG-CA-0430/26, itens 7 a 10) e acompanhado pela SUROD (Despacho SEI nº 46880296). O período de testes, iniciado em 15/09/2026, supera os trinta dias mínimos da subcláusula 3.1 do aditivo. Portanto, o sistema chega à deliberação implantado, testado e vistoriado, e o art. 3º da minuta assegura que a cobrança comece com a implantação integral atestada pela fiscalização (item 3.2.11).

3.2.9. A subcláusula 1.1 do aditivo e o art. 171, §1º, da Resolução ANTT nº 6.000/2022 admitem o ponto de cobrança até 5 km do ponto previsto no PER, e a Nota Técnica nº 7946/2026 apurou, pelas referências quilométricas, deslocamento de cerca de 3,88 km, dentro do limite. O as-built georreferenciado, com conclusão prevista para 13/11/2026, consolidará a posição definitiva do pórtico. Portanto, o Termo de Vistoria a atestará ao certificar a implantação «de acordo com o estabelecido no PER» (subcláusula 18.1.5 do Contrato).

3.2.10. Hoje, a praça convencional de Simão Pereira exige que o veículo reduza a velocidade e atravesse cabine ou cancela. Com o pórtico, a leitura é eletrônica e o tráfego segue sem interrupção. A subcláusula 2.2 do aditivo qualifica a substituição como «etapa inicial da futura migração para o Sistema de Livre Passagem», e a subcláusula 2.3 obriga a Concessionária a apresentar, em até três anos, estudo técnico completo para incorporar esse sistema, com reversão disciplinada nas subcláusulas 2.4 e 2.5. Por-

tanto, ao aprovar a autorização, a Diretoria abre na BR-040 o caminho de uma cobrança mais fluida e transparente, de modo monitorado e reversível.

3.2.11. O Contrato põe a verificação antes da arrecadação: o Termo de Vistoria atesta a implantação (subcláusula 18.1.5); «atendidos os requisitos previstos», expede-se o ato (18.1.6); e a cobrança começa em dez dias (18.1.7). A Nota Técnica nº 11520/2026 e o Relatório à Diretoria nº 492/2026 descrevem essa mesma sequência, e a SUROD modelou como compatibilizá-la com o cronograma, aproveitando «excepcionalmente» o prazo de dez dias sem «autorização automática para o início da arrecadação» (Despacho, itens 33 a 36). A minuta traduz esse desenho com precisão: o art. 3º fixa o início da cobrança em dez dias contados da expedição do ato e o condiciona ao encaminhamento à Diretoria Colegiada, até o penúltimo dia do prazo, de relatório técnico conclusivo da Comissão de Trabalhos Iniciais, validado pela SUROD, que ateste o saneamento dos itens apontados na vistoria; e o parágrafo único do art. 1º exige a desativação concomitante da P3. Portanto, ninguém paga antes de a fiscalização atestar a implantação integral, e o mesmo trajeto nunca é cobrado duas vezes.

3.2.12. O art. 20 do Decreto-Lei nº 4.657/1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), incluído pela Lei nº 13.655/2018, impede decidir «com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão». Elas são concretas e positivas. A aprovação conclui a realocação no prazo contratual, resolve a questão de mobilidade que motivou a ação civil pública e põe em uso um investimento pronto desde 14/09/2026, cujo risco de receita no período de testes é da Concessionária (subcláusula 3.7). Portanto, a ponderação das consequências práticas confirma a aprovação.

3.3. DA CONFORMIDADE JURÍDICA

3.3.1. O ato executa a subcláusula 1.1 do 2º Termo Aditivo, observa a sequência das subcláusulas 18.1.5 a 18.1.7 do Contrato por meio da condição de eficácia, preserva a tarifa pela subcláusula 8.1 e respeita a subcláusula 3.8 do aditivo, segundo a qual a cobrança «somente terá início após cumprimento do período de testes e das demais condicionantes previstas no Contrato».

3.3.2. A Procuradoria Federal opinou pela viabilidade jurídica do 2º Termo Aditivo, condicionada às recomendações do Parecer nº 248/2026/PFE-ANTT, e o Despacho de Instrução dispensou nova manifestação neste processo, por não haver dúvida jurídica sobre a autorização. O art. 53, §2º, do Regimento Interno faculta ao Diretor-Relator ouvir a Procuradoria; entendo desnecessária a providência, porque o ato não inova obrigação e incorpora as garantias que a própria SUROD indicou.

3.3.3. O controle externo reforça o caminho adotado. No Acórdão nº 2.462/2025-TCU-Plenário (rel. Min. Antonio Anastasia), o TCU julgou improcedente representação contra a cobrança automática de pedágio na BR-381/MG porque a medida foi implementada conforme o contrato de concessão, e a aderência ao contrato é exatamente o que este Voto assegura. No Acórdão nº 1.827/2024-TCU-Plenário (rel. Min. Augusto Nardes), sobre o início da cobrança na própria BR-040/DF/GO/MG, o TCU reafirmou que esse início deve apoiar-se na verificação prévia das condições exigidas, e é o que a condição suspensiva garante.

3.3.4. No Acórdão nº 426/2024-TCU-Plenário (rel. Min. Walton Alencar Rodrigues), mantido nos recursos julgados pelo Acórdão nº 1.782/2024-TCU-Plenário e pelo Acórdão nº 2.388/2024-TCU-Plenário (rel. Min. Augusto Nardes), sobre a realocação de praça de pedágio da Concer, a atenção do TCU recaiu sobre a revisão tarifária que se seguiu à realocação. Aqui, a realocação se faz com tarifa idêntica, e qualquer efeito econômico só será reconhecido depois de medido por verificador.

3.3.5. Nos termos do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, este Voto indica os fatos e os fundamentos jurídicos que motivam a decisão.

3.4. CONCLUSÃO DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.4.1. Da análise, conclui-se que:

- a) a base contratual está formada e vigente desde a publicação do extrato do 2º Termo Aditivo no DOU de 27/10/2026;
- b) a autorização devolve aos moradores de Comendador Levy Gasparian o acesso sem pedágio à sede do Município e dá efeito ao consenso registrado na ação civil pública;

- c) a tarifa é idêntica à da praça substituída, sem cobrança simultânea e com pagamento garantido inclusive em espécie;
- d) o usuário de boa-fé é notificado antes da cobrança em atraso, e as multas financiam exclusivamente a Conta de Compensação do sistema;
- e) o equilíbrio do contrato está protegido por neutralidade e por monitoramento validado por verificador;
- f) o sistema está implantado, testado e vistoriado, com mais de dois em cada três requisitos atendidos na primeira vistoria e o início da cobrança vinculado ao atestado da fiscalização;
- g) a localização está dentro do limite de 5 km do PER.

4. **PROPOSIÇÃO FINAL**

4.1. **DO VOTO**

4.1.1. Diante do exposto, e considerando:

(i) que o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (SEI n° 46796500) está em vigor desde a publicação do seu extrato no Diário Oficial da União de 27/10/2026, nos termos da sua subcláusula 9.1;

(ii) que a realocação da praça de Simão Pereira é obrigação contratual com prazo no fim do primeiro Ano de Concessão (subcláusula 18.1.4 do Contrato) e que o pórtico P3A está implantado e em testes desde 15/09/2026;

(iii) que a nova localização soluciona os impactos de mobilidade dos moradores de Comendador Levy Gasparian discutidos na Ação Civil Pública nº 5001787-60.2026.4.02.5113, teve a concordância das partes da ação em audiência de conciliação (Despacho SUROD, SEI nº 44870125), não encontrou óbices de engenharia (Nota Técnica nº 9208/2026/GEENG) e está dentro do limite de 5 km do PER;

(iv) que a tarifa no pórtico é idêntica à da praça substituída (subcláusula 8.1 do 2º Termo Aditivo), sem cobrança simultânea e com meios de pagamento que incluem dinheiro em espécie;

(v) que o equilíbrio econômico-financeiro está protegido pela neutralidade da subcláusula 6.1 e pelo monitoramento das subcláusulas 4.11, 4.12 e 6.11 do 2º Termo Aditivo;

(vi) que a Comissão de Trabalhos Iniciais vistoriou o sistema em campo (Nota Técnica nº 11369/2026) e que o início da arrecadação fica vinculado ao atestado da fiscalização;

(vii) que a SUROD modelou a autorização com eficácia condicionada (Despacho SEI nº 46880296, itens 33 a 36), sem autorização automática para a arrecadação; e

(viii) que a GEGEF definiu a tarifa aplicável (Nota Técnica nº 11520/2026) e a SUROD submeteu a matéria à Diretoria Colegiada (Relatório à Diretoria nº 492/2026),

4.1.2. VOTO pela APROVAÇÃO da autorização para o início da cobrança da tarifa de pedágio no ponto de cobrança P3A, localizado no km 831+000 da BR-040/MG, em Simão Pereira/MG, por sistema eletrônico de livre passagem, em substituição à praça de pedágio convencional P3, com a tarifa da praça substituída e com eficácia condicionada, nos termos da minuta anexa (SEI n° 47041577).

É o voto.

Brasília, 03 de novembro de 2026.

ALEX AZEVEDO
Diretor
Agência Nacional de Transportes Terrestres

Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ**, **Diretor**, em 03/11/2026, às 11:52, 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 **47041549** e o código CRC **9A6E2FE7**.

Referência: Processo nº 50505.099976/2026-66 SEI nº 47041549