



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 8/2026

OBJETO: Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e início da cobrança de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow) nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, no âmbito do Contrato do Edital de Concessão nº 05/2024 – BR-163/277/469 e PR-158/180/182/280/483 – Concessionária EPR Iguaçu S.A.

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)

PROCESSO (S): 50505.028001/2025-72

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA por aprovar o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o Início da cobrança de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow) nas praças P1 - Lindoeste, P - 8 Ampere e P9 - Pato Brando

1. DO OBJETO

1.1. Proposta de de Deliberação da ANTT que autoriza o Reajuste da Tarifa de Pedágio (TBP) para fins de início da cobrança de tarifa de pedágios eletrônicos em livre passagem (*Free Flow*) nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, e verificação do cumprimento das exigências previstas na subcláusula contratual 19.2, bem como na subcláusula 3.1 do 2º Termo Aditivo, as quais devem ser integralmente observadas pela Concessionária EPR Iguaçu S.A. para viabilizar o início da cobrança nos pedágios eletrônicos em livre passagem nas referidas praças.

1.2.

2. DOS FATOS

2.1. Em 12/12/2024, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, na B3 S.A., o leilão referente ao Edital de Concessão nº 05/2024, destinado à exploração do sistema rodoviário composto pelos trechos das rodovias BR-163/277/469/PR e PR-158/180/182/280/483.

2.2. A TBP para os trechos homogêneos de pista simples e categoria 1 de veículos, considerada no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e referenciada a preços de abril de 2023, foi fixada em R\$ 0,17578/km (dezessete mil, quinhentos e setenta e oito centésimos de milésimos de real por quilômetro), conforme previsto no Edital de Concessão nº 05/2024.

2.3. O critério de julgamento das propostas econômicas estabelecido no referido Edital foi o de maior desconto sobre a TBP. No certame, foi apresentada apenas 1 (uma) proposta. A garantia da proposta foi analisada e aceita pela B3 S.A. e pela Comissão de Outorga, conforme divulgado no Aviso da Comissão de Outorga (SEI nº 28461070). Após a abertura do envelope com a Proposta Econômica Escrita, foi constatado o seguinte desconto ofertado sobre a TBP:

Quadro 1: Propostas apresentadas para o Edital nº 05/2024

Classificação	Proponente	Corretora	Desconto sobre a TBP
1	Consórcio Infraestrutura PR	Necton Investimentos SP	0,08%

2.4. Portanto, o Consórcio Infraestrutura PR sagrou-se vencedor do certame, com a oferta de desconto de 0,08% sobre a TBP. A tarifa resultante, já considerando o referido desconto, está apresentada no Quadro 2 a seguir:

Quadro 2: Proposta vencedora do leilão

Desconto da proposta vencedora sobre a TBP	TBP com desconto
0,08%	R\$ 0,17564/km para trechos homogêneos de pista simples

2.5. O resultado do leilão foi homologado por meio da Deliberação ANTT nº 24 (SEI nº 29422982), de 30/01/2025, publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 31/01/2025, vinculando o Consórcio Infraestrutura PR ao cumprimento das condições prévias à assinatura do Contrato.

2.6. A empresa vencedora do certame constituiu Sociedade de Propósito Específico (SPE), denominada Concessionária EPR Iguaçu S.A. Em 10/04/2025, foi emitido o Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão, por meio da Deliberação ANTT nº 128 (SEI nº 31244705).

2.7. Em 11/04/2025, a Concessionária EPR Iguaçu S.A. firmou com a União, por intermédio da ANTT, o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 05/2024, visando à exploração da infraestrutura e à prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário, conforme as condições estabelecidas no Contrato e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), nos termos do Escopo, dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos.

2.8. O prazo de vigência da concessão é definido na subcláusula contratual 3.1, sendo de 30 anos, contados a partir da data da assunção, definida na subcláusula 1.1.1, item (xxx), como a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, o qual foi assinado em 08/05/2025 (SEI nº 31344638).

2.9. A Deliberação da ANTT Nº 196/2025 SEI 33069659, de 16/06/2025, publicada no DOU em 17/06/2025, aprovou o início da cobrança nas praças de pedágio P2 – Prudentópolis, P3 – Candói, P4 – Laranjeiras do Sul, P5 – Cascavel, P6 – Céu Azul e P7 – São Miguel do Iguaçu, explorados pela Concessionária EPR Iguaçu S.A., com base na tarifa contratual, no índice de reajustamento tarifário e na aplicação dos pesos dos trechos homogêneos, conforme anexo 13 do Contrato de Concessão.

- 2.10. A Deliberação Nº 503, de 17 de dezembro de 2025, aprovou a celebração do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 05/2024, firmando entre a ANTT e a Concessionária EPR Iguaçu S.A., com o objetivo da alteração do Contrato de Concessão para substituir a obrigação de construção e operação de praças de pedágio pela obrigação de implantação e operação de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (free flow), mantidas as mesmas localizações e prazos originalmente previstos para as praças de pedágio que não tenham sua construção concluída, incluindo aquelas que precisem ser reabilitadas e ainda não estejam operacionais.
- 2.11. Dando prosseguimento ao trâmite processual, após a formalização de Termo Aditivo para implantação e operação de pedágios eletrônicos para a cobrança de tarifa em livre passagem – free flow – é necessário a autorização de Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), e o início da cobrança de pedágio eletrônico em livre passagem (*Free Flow*) nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, nos trechos concedidos do sistema rodoviário BR-163/277/469/PR e PR-158/180/182/280/483 explorados pela Concessionária EPR Iguaçu S.A..
- 2.12. Em 02 de fevereiro de 2026, os autos foram distribuídos, por prevenção a esta Diretoria por meio da Certidão de Distribuição SEI 39225523, para análise e proposição da matéria em Reunião da Diretoria Colegiada.
- 2.13. Uma vez apresentado os fatos, passo a analisar o tema.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

- 3.1. Em cumprimento ao disposto no Art. 32, inciso XII, do Regimento Interno da ANTT, Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, é competência da SUROD a análise da temática:

"Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

XII - elaborar e submeter à Diretoria Colegiada as propostas de alterações dos contratos de concessão rodoviária e de reajuste e revisão; (Redação dada pela Resolução 6017/2023/DG/ANTT/MT)"

- 3.2. Inicialmente, cumpre destacar que a matéria em análise pode ser subdividida em dois aspectos distintos: (I) a verificação do cumprimento dos requisitos contratuais necessários para a abertura dos pedágios eletrônicos (FreeFlow); e, a aprovação da nova tabela Básica de Pedágio (TBP).
- 3.3. O processo vem para apreciação da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a fim de aprovar proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que autoriza o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o início da cobrança de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow) nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, nos trechos concedidos do sistema rodoviário BR-163/277/469/PR e PR-158/180/182/280/483 explorados pela Concessionária EPR Iguaçu S.A.
- 3.4. Em conformidade com a Lei nº 10.233, de 05/06/2001, e o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 05/2024, assinado entre o Poder Concedente e a Concessionária EPR Iguaçu S.A., a autorização para o início da cobrança de pedágio nas novas praças está condicionada ao cumprimento cumulativo dos requisitos estabelecidos na subcláusula 19.2.1 do Contrato de Concessão, que determina: (i) a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês, relativas a todo o sistema rodoviário, conforme estabelecido no PER; (ii) a implantação das praças de pedágio; (iii) a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório da Sociedade de Propósito Específico (SPE), nos termos do item 8 do Edital; (iv) a entrega do Relatório de Monitoração de Redução de Sinistros de Trânsito, conforme previsto no PER; e (v) a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER.
- 3.5. A conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais até o 12º mês será atestada pela ANTT, mediante solicitação prévia da Concessionária, e no prazo de até 1 (um) mês a partir do recebimento da solicitação. Ressalta-se o disposto na subcláusula 19.2.2.1, que veda o fracionamento da entrega das obrigações previstas na subcláusula 19.2.1.
- 3.6. Atendidos os requisitos contratuais, a ANTT expedirá, no prazo de até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da tarifa de pedágio. A Concessionária, por sua vez, iniciará a cobrança da tarifa de pedágio no prazo de 10 (dez) dias, contados da expedição do referido ato autorizativo. Destaca-se, ainda, o disposto no item (i) da subcláusula 19.2.6, que prevê ampla divulgação da data de início da cobrança da tarifa de pedágio, seus valores, descontos aplicáveis e demais informações pertinentes, lembrando que para para o sistema de livre passagem, formalizado entre a ANTT e a concessionária por meio do 3º Termo Aditivos, prevê a Subcláusula 3.1, que o início da cobrança da tarifa de pedágio deverá ser realizado pela concessionária 30(trinta) dias de testes, segue abaixo transcrito: .

"3.1 Antes do início da cobrança da tarifa de pedágio, a Concessionária deverá realizar testes operacionais completos dos pedágios eletrônicos, por no mínimo 30 (trinta) dias, período em que deverá alertar os usuários sobre a previsão de início da cobrança."

- 3.7. Em 07/01/2026, a Concessionária EPR Iguaçu S.A. apresentou a comprovação documental do cumprimento das obrigações relativas aos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês, correspondentes aos Trechos de Cobertura das Praças P1, P8 e P9, por meio da Carta EPRIG-REG-070126-0009 (SEI nº 38339957) e da Carta EPRIG-REG-280126-0032 (SEI nº 39079627). Nas referidas Cartas, a Concessionária solicitou à ANTT a realização de vistoria com vistas à emissão do Termo de Vistoria, destinado a atestar sua capacidade para operar o sistema rodoviário e autorizar o início da cobrança de pedágio.
- 3.8. A Comissão, instituída pela Portaria SUROD nº 1 (SEI nº 29069163), de 13/01/2025, designada para o acompanhamento e fiscalização dos trabalhos iniciais do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024, nos termos da subcláusula 19.2 do Contrato de Concessão, bem como na subcláusula 3.1 do 2º Termo Aditivo. Em atendimento a essa determinação, a Comissão emitiu, tempestivamente, a Nota Técnica SEI nº 951/2026/2025/COM_P_SUROD_01/PR/ESREGROD-CWB/SUL/COROD/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 39085788), de 30/01/2026, contendo o Termo de Vistoria, cujo objetivo foi atestar a capacidade da Concessionária EPR Iguaçu S.A. para a operação do sistema rodoviário e autorizar o início da cobrança de pedágio eletrônico em livre passagem, nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco.
- 3.9. A Nota Técnica SEI nº 951/2026/2025/COM_P_SUROD_01/PR/ESREGROD-CWB/SUL/COROD/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 39085788), apresenta no item 4.1 análise do atendimento às exigências contratuais para o início da cobrança de pedágio, com a indicação dos documentos apresentados pela Concessionária, das manifestações técnicas emitidas pela fiscalização e da conclusão quanto ao cumprimento de cada requisito estabelecido no item 19.2.1 do Contrato de Concessão.
- 3.10. E, no item 4.2 da mesma Nota Técnica, apresenta a avaliação das exigências contratuais para o início da cobrança de pedágio, mencionando relatórios e documentos recebidos e analisados, bem como a avaliação conclusiva, para o qual foi apresentada a tabela que se segue:

Tabela 1 - Requisitos para o início da cobrança das novas praças de pedágio

Exigências item 19.2.1 do Contrato	Documentação pertinente	Avaliação
(i) conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês relativas a todo o Sistema Rodoviário, conforme estabelecido no PER	- Emissão de Manifestação Técnica de cumprimento do item 3.4 do PER - Frente de Serviços Operacionais 12º mês (SEI nº 38609826) com pendências; - Resposta na Carta EPRIG-REG-210126-004 (SEI nº 38749749), com ateste em Fiscalização de 3º Nível Realizada entre os dias 26 a 29/01/2026 (SEI nº 38910962), sendo declaradas como concluídas; - Emissão de Manifestação Técnica do cumprimento do item 3.1 do PER - Frentes de Serviços Estruturais 12º mês (SEI nº 38925985) sendo declaradas concluídas.	ATENDIDO
(ii) implantação das praças de pedágio	Emissão de Manifestação Técnica de cumprimento do item 3.4.5.2 do PER sistema <i>free flow</i> (SEI nº 38609826) informando pendências nos pedágios novos; - Resposta na Carta EPRIG-REG-210126-004 com relatório fotográfico (SEI nº 38749750) com ateste em Fiscalização de 3º Nível Realizada entre os dias 26 a 29/01/2026 (SEI nº 38910962), sendo declaradas como concluídas; Recebido Relatório dos testes de 30 dias dos equipamentos (SEI nº 39079627)	ATENDIDO
(iii) integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório da SPE nos termos do item 8 do Edital	Comprovante de Transferência (SEI nº 38862636) e Extrato (SEI nº 38862640) dispostos no Processo nº 50505.004774/2026-44	ATENDIDO
(iv) entrega do Relatório de Monitoração de Redução de Sinistros de Trânsito, conforme previsto no PER; e	Apresentado no anexo da Carta EPRIG-REG-060126-0004 (SEI nº 38329721); Processo SEI nº 50505.000720/2026-18.	ATENDIDO
(v) a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no RCR.	Apresentado no anexo da Carta EPRIG-REG-080825-0005 (SEI nº 34582424) junto com o cadastro inicial da rodovia (Processo nº 50505.045120/2025-90).	ATENDIDO

3.11. Ainda, na mesma Nota Técnica SEI nº 951/2026/2025/COM_P_SUROD_01/PR/ESREGROD-CWB/SUL/COROD/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT, em sua conclusão nos itens de número 5.1 e 5.2, manifestação da Comissão de Fiscalização dos Trabalhos Iniciais atestando, por meio do Termo de Vistoria SEI 39085788, a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário, bem como a realização de testes operacionais completos dos pedágios eletrônicos, no mínimo de 30 (trinta) dias, de acordo com a previsão da cláusula 3.2, do 2º Termo Aditivo, que segue abaixo transcrito:

"Diante da análise realizada, atesta-se o cumprimento, pela Concessionária EPR Iguaçu S.A., das obrigações contratuais relativas aos Trabalhos Iniciais exigidas até o 12º mês da concessão, bem como o atendimento às condicionantes necessárias à operação do Sistema Rodoviário e ao início da cobrança da Tarifa de Pedágio nas praças Free Flow especificadas.

Com o aviso do início dos testes operacionais no dia 29/12/2025, conforme Carta EPRIG-REG-301225-0003 (SEI nº 38209855), e dentro do disposto na cláusula 3.1 do 2º Termo Aditivo do Contrato de Concessão do Edital nº 05/2024, onde se lê: (...) 3.1 Antes do início da cobrança da tarifa de pedágio, a Concessionária deverá realizar testes operacionais completos dos pedágios eletrônicos, por no mínimo 30 (trinta) dias, período em que deverá alertar os usuários sobre a previsão de início da cobrança. (...), e com a entrega do Relatório (SEI nº 39079627) demonstrando os registros e datas de passagens nos testes operacionais, a cobrança da tarifa pode ter seu início em 10 (dez) dias contados da data de expedição do ato autorizativo (vide Cláusula 19.2.6 do Contrato)."

DO REAJUSTE TARIFÁRIO

3.12. O cálculo do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio e início da cobrança de pedágios eletrônicos em livre passagem (Free Flow) nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, no âmbito do Contrato do Edital de Concessão nº 05/2024 – BR-163/277/469 e PR-158/180/182/280/483 – Concessionária EPR Iguaçu S.A. está apresentado no item 7 – ANÁLISE TÉCNICA da NOTA TÉCNICA SEI Nº 901/2026/CGEFI/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT SEI 39038714, informando:

3.12.1. A subcláusula contratual 19.7.4, estabelece a forma de cálculo da tarifa;

3.12.2. No quadro 7 é apresentada a síntese da composição da tarifa de pedágio aplicável ao Reajuste da TBP;

3.12.3. O quadro de pesos dos trechos homogêneos a serem considerados, após a identificação de inconsistências entre as informações constantes na Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato de Concessão e aquelas previstas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), uma vez que alguns trechos classificados como "Dupla" no Contrato apresentam, paralelamente, previsão de execução de obras de duplicação no PER, apresentados no quadro 8;

3.12.4. Ante as inconsistências identificadas, a CGEFI solicita à GEFOP esclarecimentos quanto à extensão dos subtrechos já duplicados que compõem os Trechos Homogêneos S40 e S41;

- 3.12.5. A GEFOP, por meio do Despacho COFIR (SEI nº 38652821), posteriormente alterado pelo Despacho COFIR (SEI nº 38846551), encaminha os esclarecimentos conforme validação realizada em reunião com a equipe de fiscalização rodoviária da ESREGROD-CWB/PR:
- 3.12.6. Com essas informações procedeu-se ao cálculo das extensões dos subtrechos duplicados e dos respectivos percentuais de duplicação em relação à extensão total de cada Trecho Homogêneo.
- 3.12.7. Com a excepcionalidade identificada com a divergência entre informações constantes da Tabela 2 do Anexo 13 do contrato de concessão e as previstas no PER, a GEGEF fundamentou-se nas orientações prestadas pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), conforme a seguir transcrito:

"41Nesse contexto, por se tratar de situação excepcional, esta GEGEF fundamentou-se na orientação prestada pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), por meio do Despacho SUCON (SEI nº 32665064), referente ao Contrato de Concessão nº 05/2024 - Concessionária PRVia, quanto à correta aplicação do PTH, por se tratar de situação análoga à do caso em análise, nos seguintes termos:

"4. Deve ser considerado o valor de PTH para os trechos N14 e N16, diante da divergência identificada entre o Contrato e o PER?

Sobre a divergência identificada entre o Contrato e o PER, segue esclarecimento:

Sobre o N14: Adotou-se como premissa pela equipe de estruturação que, pelo trecho apresentar mais de 90% de duplicação, foi classificado como totalmente duplicado para fins de simplificação.

Quanto ao N16 e N17: Houve um erro de cadastro, que resultou num equívoco quanto a situação inicial dos dois trechos, conforme racional apresentado abaixo. Vale ressaltar que a situação final será dupla por conta da previsão da obra de contorno no município de Califórnia.

Nesse sentido:

CÓDIGO SNV / SRE	Ano	Nome	km INICIAL	km FINAL	Ext. Inicial	Extensã o	Sit. Atual	Sit. Final	Racional maio 2025					
									Situação real simples	Situação real dupla	%dupla inicial	%simples inicial	trecho a duplicar	%dupla final
376BPRO270	5	N14	242	246,3	4,3	4,3	Dupla	Dupla	0,38	3,92	91,16%	8,84%	0,38	100%
376BPRO275a	5	N15	246,3	250,74	4,44	4,44	Dupla	Dupla						
376BPRO275b	3	N16	250,74	256,7	5,96	5,96	Dupla	Dupla	3,8	2,16	36,24%	63,76%	contorno duplicado	100%
376BPRO275c	5	N17	256,7	263,2	6,5	6,5	Dupla	Dupla	2,2	4,3	66,15%	33,85%	contorno duplicado	100%

Com base no exposto, e com vistas a manter a justiça tarifária e o enforcement necessário para a execução do percentual remanescente, deixa-se algumas sugestões como subsídio, caso e se a SUROD julgar pertinente:

· Aplicar o percentual de 40% (pista dupla) associado ao TH, porém apenas na partida (como se duplicado integralmente estivesse), sem nova aplicação quando da entrega final das obras previstas no PER.

· Prós e contras: adere ao que foi orçado no MEF para a TBP do projeto, de forma a não prejudicar a Concessionária, mas pode também ser um desincentivo a conclusão do trecho remanescente, mesmo que o Contrato possua outros mecanismos de incentivo ou enforcement.

· Aplicar, por analogia, a regra de proporcionalidade da subcláusula 19.4.3, (iii), (a), sobre o trecho duplicado para a partida, e o restante com a conclusão da duplicação prevista. Ou seja:

Para o preexistente de N14 (91,16% do percentual associado (N14 = 0,01215) aos 40% de Reclassificação Tarifária em Pista Dupla). Com a conclusão do trecho remanescente aplica-se o restante (8,84% do percentual associado (N14 = 0,01215) aos 40% de Reclassificação Tarifária em Pista Dupla); e de forma análoga para os demais trechos citados.

· Prós e contras: difere do que foi previsto no MEF, e pode gerar questionamentos por parte da Concessionária, mas pode representar uma diferença não tão relevante para o resultado da tarifa final da praça, e ainda proporcionar maior justiça tarifária, principalmente em relação a percepção da via pelo usuário".

- 3.12.8. De acordo com o apresentado no item 42 e 43 da referida Nota Técnica foi adotada a metodologia que segue abaixo transcrita:

"42. Dessa forma, por analogia, no que se refere ao Trecho Homogêneo S40, aplicou-se a regra de proporcionalidade sobre a parcela já duplicada do trecho, considerando-se o restante após a conclusão da duplicação prevista. Assim, tendo em vista que o Peso do Trecho Homogêneo (PTH) do S40 corresponde a 0,08491, aplicou-se o percentual de 62,43% associado ao trecho duplicado, resultando no valor de PTH de 0,053007.

43. Quanto ao Trecho Homogêneo S41, adotou-se, para fins de simplificação e em conformidade com a mencionada orientação da SUCON, a aplicação integral do Peso do Trecho Homogêneo (PTH), em razão de o trecho apresentar percentual de duplicação superior a 90%. Dessa forma, foi aplicado o valor de PTH de 0,11387."

- 3.12.9. O item 45 da referida Nota Técnica apresenta no quadro 13, que segue abaixo transcrito, a composição e valor da tarifa de pedágio:

"45. Finalmente, a partir da composição tarifária apresentada anteriormente no Quadro 7, considerando os Trechos de Cobertura de Praça (TCP), os Pesos dos Trechos Homogêneos (PTH), os Fatores de Reclassificação Tarifária (FRT) e os Fatores de Recomposição das Obras de Acordos com Terceiros (FROC), calculou-se as tarifas de pedágio, para cada praça de pedágio na categoria 1 de veículos, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, conforme demonstrado no quadro comparativo a seguir:

Quadro 13: Composição e valor da tarifa de pedágio

Praças de Pedágio	TCP (km)	PTH	FRT	FROC	Reajuste	
					Tarifa (R\$)	Tarifa Arredondada (R\$)
Praça 1 - Lindoeste	74,70	0,24542	0,0	0,0	18,11661	18,10
Praça 8 - Ampere	68,97	0,00000	0,0	0,0	13,43079	13,40
Praça 9 - Pato Branco	56,36	0,00361	0,0	0,0	11,01482	11,00
Média					14,18740	14,20

3.12.10. Os itens 46 e 47, ainda na mesma Nota Técnica analisam aspectos contratuais relacionados à Subcláusula 19.4.4 e o Anexo 16 do Contrato, que seguem abaixo transcritos:

“46. Adicionalmente, quanto aos Fatores de Reclassificação Tarifária (FRT), os itens (i) e (ii) da subcláusula contratual 19.4.4 estabelecem que o incremento no valor da tarifa de pedágio somente ocorrerá após a conclusão dos contornos previstos, sendo que, até a autorização da reclassificação pela ANTT, o FRT deverá permanecer igual a 0,0 (zero).

47. No tocante aos Fatores de Recomposição das Obras de Acordos com Terceiros (FROC), o Anexo 16 do Contrato dispõe que tais fatores serão aplicados após a transferência, à Concessionária, dos segmentos cuja execução já se encontrava em andamento na data de assunção.”

3.12.11. E por fim é apresentada a Tabela de Tarifas de Pedágio, conforme abaixo:

“7.2 - Tabela de Tarifas

48. A partir do produto entre as tarifas de pedágio por praça, calculadas para a categoria 1 de veículos com base no reajuste tarifário apresentado no Quadro 2, e os multiplicadores de tarifa por categoria veicular, obtêm-se as tarifas arredondadas a serem praticadas para as demais categorias de veículos nas praças de pedágio P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, conforme demonstrado na Tabela 1 a seguir:

Tabela 1: Tarifas de pedágio

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)		
					P1	P8	P9
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	18,10	13,40	11,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	36,20	26,80	22,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	27,15	20,10	16,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3,0	54,30	40,20	33,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	36,20	26,80	22,00
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0	72,40	53,60	44,00
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0	90,50	67,00	55,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0	108,60	80,40	66,00
9	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	7	Dupla	7,0	126,70	93,80	77,00
10	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	8	Dupla	8,0	144,80	107,20	88,00
11	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas motorizadas	-	-	-	-	-	-
12	Ambulâncias, veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-	-

Observação: Nos termos da subcláusula 19.3.9, para veículos com mais de 8 (oito) eixos, será adotado o Multiplicador de Tarifa equivalente à categoria 10, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o Multiplicador de Tarifa correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que exceder 8 (oito) eixos.

3.13. Tendo por referência o Termo de Vistoria SEI 39082788, atestando o cumprimento integral pela Concessionária EPR Iguaçu S.A., das obrigações previstas para a fase de trabalhos iniciais, nos termos do Contrato de Concessão SEI 31182309, referente ao Edital nº 05/2024, bem como no 2º Termo Aditivo ao

4.

DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1.

Diante do exposto, considerando-se as mencionadas manifestações técnicas que motivam a decisão nos presentes autos, VOTO por:

Autorizar o início da cobrança de pedágio em sistema eletrônico de livre passagem (*Free Flow*) nas praças P1 – Lindoeste, P8 – Ampere e P9 – Pato Branco, nos trechos explorados pela Concessionária EPR Iguaçu S.A., com base nas seguintes premissas:

I - Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,17564 para trechos homogêneos de pista simples, conforme estabelecido no Contrato de Concessão;

II - Aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) de 1,10871, correspondente à variação acumulada do IPCA entre fevereiro de 2023 e abril de 2025, resultando em percentual positivo de 10,87% (dez inteiros e oitenta e sete centésimos por cento), para fins de recomposição tarifária; e,

III - aplicação dos Pesos dos Trechos Homogêneos (PTH), conforme Anexo 13 do Contrato de Concessão, para os trechos já duplicados.

Aprovar, na forma da Tabela de Tarifas anexa, as tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas para as praças de pedágio P1, P8 e P9, com efeito econômico-financeiro a partir da data de início da cobrança.

Determinar que a Concessionária inicie a cobrança da tarifa de pedágio em 10 (dez) dias, contados da data de expedição deste ato autorizativo, observadas as regras de contagem de prazos estipuladas na subcláusula 45.6 do Contrato de Concessão.

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

FELIPE QUEIROZ

Diretor

ANEXO

TABELA DE TARIFAS							
Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)		
					P1	P8	P9
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	18,10	13,40	11,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	36,20	26,80	22,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	27,15	20,10	16,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3,0	54,30	40,20	33,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	36,20	26,80	22,00
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0	72,40	53,60	44,00
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0	90,50	67,00	55,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0	108,60	80,40	66,00
9	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	7	Dupla	7,0	126,70	93,80	77,00
10	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	8	Dupla	8,0	144,80	107,20	88,00
11	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas motorizadas	-	-	-	-	-	-
12	Ambulâncias, veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-	-

Observação: Nos termos da subcláusula 19.3.9, para veículos com mais de 8 (oito) eixos, será adotado o Multiplicador de Tarifa equivalente à categoria 10, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o Multiplicador de Tarifa correspondente à categoria 1; e (ii) o número de eixos do veículo que excederem 8 (oito) eixos.



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 12/02/2026, às 17:02, 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 **39466231** e o código CRC **ED76C0BE**.

Referência: Processo nº 50505.028001/2025-72

SEI nº 39466231

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

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