



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO

NÚMERO: 49/2025

OBJETO: 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa de Pedágio (TP) - [Contrato do Edital de Concessão nº 02/2021](#) - BR-163/230/MT/PA.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.147552/2024-01

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Não há

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza a 2ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio do Contrato de Concessão celebrado entre a União e a Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A.

2. DOS FATOS

2.1. Em 22 de janeiro de 2025, foi aprovada, por meio da Decisão SUROD nº 26/2025 (SEI nº 29220948), a 1ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão celebrado entre a União e a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., relativo ao Edital nº 02/2021, nos seguintes termos:

Art. 1º Aprovar a 1ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 02/2021, celebrado entre a União e a Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A., com efeito econômico-financeiro a partir da data-base de reequilíbrio contratual de 13/02/2024, baseado nas seguintes alterações:

I - Aplicação do Fator A de 0,00% sobre a Tarifa Básica de Pedágio;

II - Aplicação do Fator E de 0,00% sobre a Tarifa Básica de Pedágio;

III - Aplicação do Fator D de 0,13970% sobre a Tarifa Básica de Pedágio;

IV - Aplicação do Fator C negativo de R\$ 0,18256; e

V - Aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) de 1,29912, que representa o percentual positivo de 4,62%, correspondente à variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) no período.

Art. 2º Alterar a tarifa de pedágio reajustada, após arredondamento, e para a categoria 1 de veículos, de R\$ 9,80 (nove reais e oitenta centavos) para R\$ 10,00 (dez reais), nas praças P1 e P2; e de R\$ 79,10 (setenta e nove reais e dez centavos) para R\$ 82,40 (oitenta e dois reais e quarenta centavos) na praça P3.

Art. 3º Determinar que os efeitos desta 1ª Revisão Ordinária sejam implementados, nas praças de pedágio, em conjunto e somente quando da aprovação da 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da TBP.

Art. 4º Ficam prejudicados ou indeferidos os pedidos formulados pela Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A. que não foram contemplados na revisão tratada nesta Decisão, conforme manifestações técnicas e jurídicas constantes dos autos.

Art. 5º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação. (Grifo acrescido)

2.2. Destaca-se, portanto, que os efeitos da 1ª Revisão Ordinária somente serão efetivados após a aprovação da 2ª Revisão Ordinária, atualmente em análise.

2.3. Nesse contexto, em 31 de janeiro de 2025, foi emitida a Nota Técnica SEI nº 835/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 29364486), que apresenta a análise econômico-financeira preliminar da 2ª Revisão Ordinária e do Reajuste da TBP, abrangendo o período de 04/05/2023 a 03/05/2024 — correspondente ao segundo ano da concessão.

2.4. A análise indicou uma variação média de -8,73% na tarifa de pedágio arredondada, em comparação com aquela aprovada na 1ª Revisão Ordinária (Decisão SUROD nº 26/2025).

2.5. Nos termos do §2º do art. 148, combinado com o inciso III do art. 152 da Resolução ANTT nº 6.032, de 21/12/2023 — que garante à Concessionária o direito de manifestação sobre os resultados preliminares da revisão — a referida Nota Técnica foi encaminhada à Via Brasil BR-163 por meio do Ofício SEI nº 2989/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 29364550).

2.6. Em resposta, em 31 de janeiro de 2025, a Concessionária apresentou o Ofício OF.GCC.0042.2025 (SEI nº 29506748), no qual pleiteia:

a) A reconsideração da Decisão SUROD nº 26/2025, a fim de que seja suspensa a aplicação do Fator C negativo até que haja uma análise dos documentos de prestação de contas encaminhados pela concessionária por parte da GEFOP;

b) A não aplicação do Fator D e penalidades contratuais em razão da não realização, amplamente justificada, dos investimentos previstos no PER para o 2º ano da concessão, tendo em vista o intuito das partes de promover a atualização plano de investimentos contratual no processo de otimização do Contrato de Concessão e, em razão disso, o pedido de postergação desses investimentos que foi encaminhado pela Concessionária à Diretoria-Geral da ANTT, por meio da correspondência OF.GCC.0041.2025(Processo SEI 50505.006521/2025-24).

2.7. Posteriormente, em 06 de fevereiro de 2025, a Concessionária reiterou seus pedidos no Ofício OF.GCC.0046.2025 (SEI nº 29588669), solicitando:

(i) a postergação da obrigação de realizar os investimentos previstos para o 2º e o 3º ano da concessão, enquanto as partes discutem, no processo de otimização contratual já admitido pelo TCU, o novo plano de investimentos a ser previsto para a concessão; bem como

(ii) não sejam aplicadas à Via Brasil as penalidades contratuais e o Fator D em razão da postergação da obrigação de realizar tais investimentos.

2.8. Após análise técnica, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF), por meio do Despacho SEI nº 29916941, concluiu que não há justificativa técnica ou regulatória para a suspensão da aplicação do Fator C, mesmo que temporariamente.

2.9. Na sequência, a Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), por meio do Despacho SEI nº 30332477, manifestou que a obrigatoriedade de execução dos investimentos permanece vigente, conforme estipulado no Contrato derivado do Edital nº 02/2021. A GEGIR destacou o cumprimento dos trâmites previstos na Resolução ANTT nº 6.000/2022, na Resolução ANTT nº 6.032/2023 e na Instrução Normativa nº 18/2023, concluindo pela impossibilidade de suspensão do Fator D e das penalidades contratuais associadas à inadimplência das obrigações vencidas.

2.10. Em 07 de março de 2025, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) publicou a Nota Técnica SEI nº 1439/2025/COPER/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 29813820), contendo a análise final da 2ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio — Contrato do Edital nº 02/2021, referente ao trecho BR-163/230/MT/PA.

2.11. Complementarmente, em 17 de março de 2025, a SUROD emitiu a Nota Técnica SEI nº 1240/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 29678254), consolidando a proposta final da 2ª Revisão Ordinária, que resultou em uma variação média de -0,25% na tarifa arredondada, comparativamente à estabelecida na 1ª Revisão Ordinária.

2.12. Com base no art. 3º e no inciso XI do art. 6º do Anexo da Resolução ANTT nº 5.818, de 03/05/2018 — que delega ao Superintendente a competência para aprovar revisões ordinárias e reajustes tarifários — foi elaborada a proposta de Decisão nº 104 (SEI nº 29782543) e submetida ao conhecimento da Diretoria Colegiada.

2.13. No entanto, ao tomar ciência da proposta, o Diretor Lucas Asfor, considerando a Solicitação de Solução Consensual da Concessionária em tramitação no Tribunal de Contas da União (TCU), avocou a competência delegada com base no art. 11 da Resolução ANTT nº 5.818/2018, determinando uma análise mais aprofundada da matéria.

2.14. Diante da avocação, a SUROD elaborou o Relatório à Diretoria nº 143 (SEI nº 30770829) e encaminhou o processo para distribuição entre os Diretores, conforme registrado na Certidão de Distribuição SEI nº 30996514. O processo foi então distribuído para minha relatoria.

2.15. Após análise dos autos, encaminhei à SUROD o Despacho SEI nº 31356921, solicitando a verificação da compatibilidade entre as inexecuções contratuais apontadas na 2ª Revisão Ordinária e a proposta de repactuação atualmente em discussão no TCU. O objetivo é garantir coerência regulatória e contratual entre os instrumentos vigentes — a revisão tarifária e o processo de remodelagem contratual.

2.16. Para subsidiar a resposta, a SUROD solicitou à Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) o envio da versão mais atualizada da proposta contratual em análise no TCU. Com base nesse documento, a SUROD elaborou o Despacho SEI nº 31409893, no qual detalha a situação das 75 intervenções que embasaram a aplicação do Fator D:

- 38 obras foram excluídas do escopo da proposta de remodelagem contratual;
- 35 obras foram mantidas, sendo que, destas, 28 sofreram reprogramações ou alterações de escopo;
- 2 obras não puderam ser claramente identificadas nos documentos disponibilizados.

2.17. Diante dessas informações, entendo que o processo já contém os elementos necessários para deliberação pela Diretoria.

2.18. Essa é a síntese do relatório. Passa-se, a seguir, à análise do mérito.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Em 1º de abril de 2022, a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A. celebrou com a União, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 02/2021.

3.2. O referido contrato tem por objeto a exploração da infraestrutura e a 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 os prazos, condições, escopo, parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos no contrato e no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

3.3. Nos termos da Cláusula 3.1 do contrato, o prazo de vigência da concessão é de 10 (dez) anos, contados a partir da data de assunção, definida na Subcláusula 1.1.1, item xxi, como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, realizada em 3 de maio de 2022.

3.4. No tocante à arrecadação tarifária, a ANTT publicou, em 3 de fevereiro de 2023, a Deliberação nº 21 (SEI nº 15293017), autorizando o início da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2. Posteriormente, em 28 de abril de 2023, a Deliberação ANTT nº 121 (SEI nº 16648252) autorizou a cobrança na praça P3. Em sequência, a Deliberação ANTT nº 243 (SEI nº 18189506), de 9 de agosto de 2023, autorizou a implementação do acréscimo do Trecho de Cobertura de Praça (TCP), relativo à segunda parcela da praça P3. Por fim, a Deliberação ANTT nº 374 (SEI nº 19937770) autorizou a inclusão da última parcela do TCP da referida praça.

3.5. Em atendimento à Segunda Subcláusula da Cláusula Segunda do contrato, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) avaliou a proposta apresentada pela Concessionária por meio do Parecer Técnico nº 054/2015/GEINV/SUINF (SEI nº 0220862, p. 58), emitido em 6 de março de 2015, no qual foram identificadas e indicadas as obras aptas a compor o rol de intervenções compensatórias elegíveis para execução.

3.6. Após esse breve relato sobre o início da concessão, passo à análise dos itens que compõem a 2ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa de Pedágio (TP), conforme previsto no Contrato derivado do Edital de Concessão nº 02/2021 – BR-163/230/MT/PA. Esta etapa tem por objetivo detalhar os componentes de atualização tarifária, considerando as disposições contratuais, os critérios técnicos aplicáveis e os impactos decorrentes das revisões nos parâmetros econômico-financeiros do contrato. O quadro abaixo apresenta a descrição dos eventos analisados no âmbito da revisão em pauta:

Quadro 1: Descrição dos eventos analisados - 2º ano

Descrição dos Eventos	Forma do reequilíbrio
Reajuste	-
Fatores de Reequilíbrio	Fatores A, E e D
Verba anual para Segurança no Trânsito	Fator C
Recursos de Desenvolvimento Tecnológico	Fator C
Arredondamento	Fator C
ISSQN	Fator C
Atraso 1ª Revisão Ordinária	Fator C
Correção da Verba anual para Segurança no Trânsito 1º ano (1ª RO)	Fator C

REAJUSTE

3.7. Conforme previsto no Contrato de Concessão, o reajuste da Tarifa de Pedágio é calculado com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), observando-se um intervalo de dois meses entre a divulgação do índice e a data de aplicação do reajuste. Para os reajustes anuais com aplicação prevista para fevereiro, adota-se o número-índice do IPCA referente ao mês de dezembro do ano anterior.

3.8. Nos termos da Nota Técnica nº 29678254, o presente reajuste teve como base o número-índice do IPCA final de dezembro de 2024 (7.100,50), correspondente ao segundo ano da concessão, e o número-índice de referência (IPCA₀) de maio de 2019 (5.213,75). Com base nesses valores, foi calculado o Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) conforme a fórmula abaixo:

$$\text{IRT} = \frac{\text{IPCA}_i}{\text{IPCA}_0} = \frac{7.100,50}{5.213,75} = 1,36188$$

3.9. Comparando o IRT apurado para o reajuste de 2025 (1,36188) com o IRT definitivo utilizado no reajuste de 2024 (1,29912), verifica-se um aumento de 4,83% na tarifa

2ª REVISÃO ORDINÁRIA

Fator A

3.10. Nos termos do inciso XXXII da Subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, o Fator A consiste em um incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio no caso de conclusão antecipada de obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, conforme previsto no Anexo 5.

3.11. De acordo com a Nota Técnica nº 29678254, para o segundo ano da concessão, o Fator A será igual a 0,00 (zero), uma vez que não houve a conclusão antecipada das obras e serviços previstos na referida frente, conforme estabelecido no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Fator E

3.12. Conforme o inciso XXXV da Subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, o Fator E refere-se a um incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio relativo à conclusão de obras do Estoque de Melhorias, conforme previsto no Anexo 5.

3.13. Nos termos da Nota Técnica nº 29678254, para o segundo ano da concessão, o Fator E também será igual a 0,00 (zero), tendo em vista que não houve conclusão de obras integrantes do Estoque de Melhorias.

Fator D

3.14. Nos termos do inciso XXXIV da Subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, o Fator D é definido como *reductor da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Serviços Operacionais, bem como ao atraso ou inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, conforme previsto no Anexo 5.*

De acordo com as Notas Técnicas nº 4903/2024/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 24182559), nº 6453/2024/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 25331457), nº 519/2025/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 29078421) e nº 1439/2025/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 29813820), complementadas pelo Parecer nº 38/2024/OESTE/COROD/GEFOP/SUOD/DIR (SEI nº 25651872), foram apurados os seguintes percentuais de Desconto de Reequilíbrio (Fator D), aplicáveis ao segundo ano da concessão:

- Frente de Recuperação e Manutenção: 1,13981%;
- Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias: 9,87118%;
- Frente de Serviços Operacionais: 3,68413%.

3.15. Dessa forma, conforme indicado na Nota Técnica da GEGIR, o valor consolidado do Fator D a ser aplicado na presente revisão tarifária, correspondente ao período de 04/05/2023 a 03/05/2024, é de 14,69512%.

Fator C

3.16. Nos termos do inciso XXXIII da Subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, o Fator C é um *reductor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do contrato, aplicável a eventos que gerem impactos exclusivamente na receita tarifária ou nas verbas específicas indicadas, conforme metodologia prevista no Anexo 6.*

Atraso na Vigência da 1ª Revisão Ordinária

3.17. A Decisão SUOD nº 26 (SEI nº 29220948), de 15/01/2025, publicada no Diário Oficial da União em 22/01/2025, aprovou a 1ª Revisão Ordinária e determinou que seus efeitos econômico-financeiros somente seriam implementados nas praças de pedágio em conjunto com a aprovação da 2ª Revisão Ordinária. Tal medida implicou o adiamento da aplicação da nova tarifa, cuja vigência estava originalmente prevista para 13/02/2024.

3.18. Conforme estabelecido na Nota Técnica nº 29678254, o reequilíbrio decorrente do atraso foi apurado com base na diferença entre a tarifa praticada e a tarifa devida (calculada a partir da 1ª Revisão Ordinária) no período de 13/02/2024 a 12/02/2025. Essa diferença foi multiplicada pelo volume de tráfego equivalente no mesmo intervalo, resultando em um valor positivo de R\$ 27.469.673,30 (vinte e sete milhões, quatrocentos e sessenta e nove mil, seiscentos e setenta e três reais e trinta centavos), a preços correntes de dezembro de 2024. O montante será incorporado ao saldo da Conta C.

Arredondamento tarifário

3.19. De acordo com a subcláusula contratual 16.3.5, os ganhos ou perdas de receita da Concessionária devido à utilização do arredondamento da tarifa de pedágio na revisão anterior devem ser reequilibrados por meio do Fator C

3.20. Conforme calculado pela unidade técnica, os valores calculados foram ajustados conforme o Índice de Reajuste de Tarifa (IRT) do período em que a tarifa foi definida (dezembro de 2022) e, posteriormente, atualizados para os preços correntes de dezembro de 2024. O resultado apurado foi um **montante negativo de R\$ 449.983,20 (quatrocentos e quarenta e nove mil novecentos e oitenta e três reais e vinte centavos)**, que será deduzido do saldo da Conta C. Detalhes dessa operação podem ser consultados na aba "2 - Arredondamento 2º ano" da planilha "Fator C - 2º RO - Via Brasil BR163 - Complementar".

Verba anual para Segurança no Trânsito

3.21. Conforme subcláusula 13.11.1 do Contrato de concessão, a Concessionária deverá disponibilizar à ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão e a partir do primeiro mês após a Data da Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.

3.22. Conforme exposto nas Notas Técnicas nº 4903/2024/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 24182559), nº 6453/2024/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 25331457) e nº 519/2025/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 29078421), complementadas pela Nota Técnica SEI nº 1439/2025/COPER/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 29813820), de 07/03/2025, a Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A não utilizou a totalidade da Verba destinada à Segurança no Trânsito, tanto no 1º quanto no 2º ano de concessão. Dessa forma, conforme indicado nos referidos documentos, o valor não utilizado será revertido à modicidade tarifária por meio do Fator C e devidamente atualizado pelo Índice de Reajustamento Tarifário (IRT).

Verba anual para Segurança no Trânsito - 1º Ano de Concessão

- 3.23. Por meio do Despacho COFOR (SEI nº 30219606), a Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP) encaminhou a reavaliação da prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito referente ao 1º ano de concessão, conforme análise realizada na Nota Técnica SEI nº 1957/2025/COFOR/GEFOP/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 30209687).
- 3.24. Conforme consta na Nota Técnica 29678254, a unidade técnica identificou a necessidade de ajuste dos valores considerados no Fator C da 1ª Revisão Ordinária. Com a adoção dos novos valores apurados, verificou-se que o montante correto a ser deduzido da Conta C deveria ter sido de R\$ 1.213.376,24 (a preços iniciais). No entanto, na ocasião da 1ª Revisão Ordinária, o valor efetivamente deduzido foi R\$ 2.060.000,00 (a preços iniciais), gerando uma diferença de R\$ 846.623,76 (a preços iniciais).
- 3.25. Diante do exposto, faz-se necessária a recomposição do saldo da Conta C. Assim, o valor atualizado, a preços de dezembro de 2024, a ser acrescido à Conta C corresponde a **R\$ 1.152.999,67 (um milhão, cento e cinquenta e dois mil, novecentos e noventa e nove reais e sessenta e sete centavos)**. Detalhes dessa operação estão disponíveis na aba "4 - Corr. Verbas 1º ano" da planilha "Fator C - 2º RO - Via Brasil BR163 - Complementar", em anexo.

Verba anual para Segurança no Trânsito - 2º Ano de Concessão

- 3.26. Quanto a prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito referente ao 2º ano de concessão foi reavaliada por meio da Nota Técnica SEI nº 1957/2025/COFOR/GEFOP/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 30209687), resultando na aprovação do montante de R\$ 1.024.271,88 (um milhão, vinte e quatro mil, duzentos e setenta e um reais e oitenta e oito centavos), a preços iniciais.
- 3.27. Dessa forma, o valor atualizado para repasse à modicidade tarifária, devidamente corrigido para preços de dezembro de 2024, resulta no montante negativo de R\$ 1.410.537,04 (um milhão, quatrocentos e dez mil, quinhentos e trinta e sete reais e quatro centavos), a ser deduzido do saldo da Conta C.

Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

- 3.28. A cláusula 14 do Contrato de Concessão estabelece que durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data da Assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar o montante de R\$ 960.000,00 (novecentos e sessenta mil reais), a ser atualizado pelo IRT, a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, relativos ao objeto da Concessão, conforme previsto na regulamentação da ANTT. O montante não utilizado para os fins a que se destina no exercício, os referidos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das revisões ordinárias.
- 3.29. Conforme indicado nas Notas Técnicas nº 4903/2024/COPER/GEIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 24182559), nº 6453/2024/COPER/GEIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 25331457) e nº 519/2025/COPER/GEIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 29078421), complementadas pela Nota Técnica SEI nº 1439/2025/COPER/GEIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 29813820), de 07/03/2025, a GEIR informa que a Concessionária não realizou projetos de RDT no 2º ano da concessão. Dessa forma, conforme previsto no Contrato do Edital de Concessão nº 02/2021, a verba não utilizada deverá ser revertida à modicidade tarifária e atualizada pelo IRT.
- 3.30. Assim, o montante destinado ao RDT para o 2º ano de concessão (04/05/2023 a 03/05/2024) foi integralmente revertido à modicidade tarifária por meio da Conta C, resultando no **montante negativo de R\$ 1.307.404,46 (um milhão, trezentos e sete mil, quatrocentos e quatro reais e quarenta e seis centavos)**, devidamente atualizado a preços de dezembro de 2024. Detalhes dessa operação podem ser consultados na aba "3 - Verbas" da planilha "Fator C - 2º RO - Via Brasil BR163 - Complementar", em anexo.

Alteração da alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN

- 3.31. Conforme disposto no artigo 107 da Resolução ANTT nº 6.032, de 21/12/2023, e na subcláusula 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, faz-se necessário o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão das diferenças entre as alíquotas de ISSQN previstas e as efetivamente praticadas pelos municípios lindeiros ao trecho concedido.
- 3.32. Após a apuração da unidade técnica, exposta na Nota Técnica 29678254, o valor a ser revertido à modicidade tarifária, por meio do Fator C, devido à diferença entre as alíquotas de ISSQN previstas e efetivamente aplicadas no 2º ano de concessão (período de 04/05/2023 a 03/05/2024), atualizado para preços correntes de dezembro de 2024, perfaz o **montante negativo de R\$ 280.904,68 (duzentos e oitenta mil, novecentos e quatro reais e sessenta e oito centavos)**.

Receitas extraordinárias e custos associados

- 3.33. Conforme disposto no inciso (lxv) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, as receitas extraordinárias correspondem a quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio, da venda de ativos ou de aplicações financeiras obtidas pela Concessionária em decorrência de atividades econômicas realizadas na faixa de domínio da rodovia.
- 3.34. Por meio da Carta OF.GCC.0188.2024 (SEI nº 24049768), a Concessionária declarou que não houve a obtenção de valores provenientes de receita extraordinária. Assim, não há montantes a serem revertidos à modicidade tarifária no âmbito da presente Revisão Ordinária.

Consolidação do Cálculo do Fator C

- 3.35. O Quadro abaixo apresenta as variáveis consideradas para o cálculo do Fator C:

Quadro 02: Cálculo Fator C ("C _{t+1} ")	
Taxa de juros	
IRT dezembro/2023 (definitivo) - ano 1	1,29912
IRT dezembro/2024 (definitivo) - ano 2	1,36188
Variação IRT (i)	4,83%
TIR (f)	8,56%
Taxa de juros do ano 2 (r _t)	13,80%
FATOR C	
Montante (C _{d,t+1})	R\$ 25.173.843,59
Fator C aplicado no ano 2 (C _t)	- R\$ 0,18256
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 2 (VT _{Peq~t})	22.142.989
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 2 (VT _{Peq_t})	21.097.937

Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 3 (VTPeq _{t+1})	20.504.251
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 1 (VTPeq _{t-1})	21.708.813
Fator C a ser aplicado no ano 3 (C _{t+1})	R\$ 1,21715

CÁLCULO DA TARIFA DE PEDÁGIO

3.36. O Quadro abaixo sintetiza os resultados das análises realizadas pela unidade técnica, detalhando a composição da Tarifa de Pedágio da Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A., na 2ª Revisão Ordinária e no Reajuste tarifário, conforme apurado:

Quadro 03: Composição da tarifa	
Composição da Tarifa	2ª RO
TBP Contrato	R\$ 0,07867/km
TBP FCM	R\$ 0,00000/km
Fator D	14,69512%
Fator A	0,00000%
Fator E	0,00000%
Fator C	R\$ 1,21715
IRT dezembro/2024 (definitivo)	1,36188

3.37. Com base na composição tarifária e nos TCPs, foram calculadas as tarifas de pedágio para cada praça de pedágio na categoria 1 de veículos. Os valores, antes e após o arredondamento, estão apresentados no Quadro 13:

Quadro 04: Variação tarifária							
Praças de Pedágio	TCP	1ª RO		2ª RO		Variação Percentual	
		Tarifa (R\$)	Tarifa Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa Arred. (R\$)	Tarifa (%)	Tarifa Arred. (%)
Praça 1	100,00	10,02331	10,00	10,35663	10,40	3,33%	4,00%
Praça 2	100,00	10,02331	10,00	10,35663	10,40	3,33%	4,00%
Praça 3	809,50	82,43398	82,40	75,20129	75,20	-8,77%	-8,74%
					Média	-0,71%	-0,25%

3.38. Por fim, o quadro abaixo apresenta a tabela de tarifas de pedágio por categoria de veículo a ser praticada em cada praça de pedágio, conforme os valores arredondados resultantes da 1ª Revisão Ordinária e do Reajuste:

Quadro 05: Tabela de tarifas							
Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)		
					P1	P2	P3
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	R\$ 10,40	R\$ 10,40	-
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	R\$ 20,80	R\$ 20,80	-
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	R\$ 15,60	R\$ 15,60	-

4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3,0	R\$ 31,20	R\$ 31,20	-
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	R\$ 20,80	R\$ 20,80	-
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	R\$ 41,60	R\$ 41,60	R\$ 300,80
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	R\$ 52,00	R\$ 52,00	R\$ 376,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	R\$ 62,40	R\$ 62,40	R\$ 451,20
9	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	7	Dupla	7,0	R\$ 72,80	R\$ 72,80	R\$ 526,40
10	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	8	Dupla	8,0	R\$ 83,20	R\$ 83,20	R\$ 601,60
11	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	R\$ 5,20	R\$ 5,20	-
12	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-	-

VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

3.39. Em resposta ao Ofício Circular nº 1302/2024/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 23660333), foi encaminhado o Despacho CIPAC (SEI nº 24062986), o qual, com base na Nota Jurídica nº 00409/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 24059864), informou que não foram identificadas decisões arbitrais ou do Tribunal de Contas da União (TCU) que representem impedimentos ao prosseguimento da revisão ora pretendida.

3.40. Ademais, os aspectos econômico-financeiros da Concessionária foram analisados pela Coordenação de Fiscalização Econômico-Financeira (CODEF/GEFEG) no Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeira (SEI nº 24979587) e no Atestado de Regularidade (SEI nº 28031698), cuja validade estende-se até **03/11/2025**.

3.41. Por fim, a unidade técnica informa que os procedimentos relativos à 2ª Revisão Ordinária e ao Reajuste da tarifa de pedágio da Via Brasil BR163 Concessionária de Rodovias S.A. foram comunicados à Secretaria de Reformas Econômicas (SRE) do Ministério da Fazenda, por meio do Ofício 29397872, em atendimento ao disposto no inciso VII do art. 24 da Lei nº 10.233/2001, combinado com o inciso VIII do art. 3º do Decreto nº 4.130/2002.

3.42. Todavia, constatei que a informação encaminhada à Secretaria de Reformas Econômicas (SRE) do Ministério da Fazenda, por meio do Ofício 29397872, não está refletindo a proposta final que foi enviada para deliberação à Diretoria Colegiada. Assim, solicito que a unidade técnica revise as informações encaminhadas ao Ministério da Fazenda e comunique-o do real valor aprovado pela Diretoria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

3.43. Conforme demonstrado ao longo deste voto, a 2ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Via Brasil BR-163 observou os dispositivos contratuais e regulamentares aplicáveis, considerando os eventos de reequilíbrio econômico-financeiro e os fatores de atualização pertinentes, especialmente os Fatores A, C, D e E.

3.44. No que se refere à solicitação da Concessionária Via Brasil BR-163 para postergação da aplicação do Fator D, sob o argumento de que estão em curso tratativas para atualização do plano de investimentos contratual no âmbito do processo de otimização do Contrato de Concessão, em tramitação junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), cumpre esclarecer o seguinte.

3.45. Tão logo tomei conhecimento do pleito, procedi à análise preliminar dos autos e solicitei manifestação da unidade técnica competente, com o objetivo de subsidiar a decisão da Diretoria quanto à coerência regulatória e contratual entre os instrumentos atualmente em discussão.

- 3.46. Após exame aprofundado da matéria, concluo que a aplicação do redutor tarifário em decorrência de inexecuções contratuais — consubstanciado no Fator D — não apenas está expressamente prevista na subcláusula 1.1.1, inciso XXXIV, do Contrato de Concessão, como também encontra respaldo em norma específica e cogente do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR). Em especial, o art. 82 do RCR 3 veda, de forma inequívoca, o parcelamento descontos decorrentes de inexecuções contratuais, assegurando o princípio da imediatidade na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
- 3.47. Adicionalmente, destaca-se o teor do Acórdão nº 386/2025 – Plenário do TCU, por meio do qual aquela Corte de Contas determinou à ANTT que se abstenha de promover qualquer medida tendente ao fracionamento, adiamento ou modulação da aplicação do Fator D, por entender que tais iniciativas afrontam o dever de imediata recomposição contratual decorrente de inadimplemento.
- 3.48. Nesse contexto, ainda que existam tratativas em curso na Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso/TCU), voltadas à eventual remodelagem do Contrato de Concessão, entendo que tais discussões possuem natureza prospectiva e, portanto, não interferem nas obrigações contratuais atualmente vigentes. Assim, salvo melhor juízo, não vislumbro respaldo jurídico, contratual ou regulatório que justifique a postergação da aplicação do Fator D no âmbito da presente revisão ordinária.
- 3.49. Em consonância com o entendimento técnico ora exposto, proponho o encaminhamento à Auditoria da ANTT de proposta de aperfeiçoamento da Instrução Normativa ANTT nº 37, de 31 de março de 2025, com o objetivo de conferir maior segurança jurídica e alinhamento regulatório às medidas excepcionais de adequação da gestão contratual no âmbito de soluções consensuais.
- 3.50. Mais especificamente, sugere-se a reavaliação do art. 20 da referida Instrução Normativa, que admite a adoção de medidas excepcionais no contexto de revisões ordinárias. O objetivo da proposta é que seja analisada a conveniência e a oportunidade de explicitar, no texto normativo, a vedação à postergação da aplicação do desconto de reequilíbrio decorrente de inexecuções contratuais (Fator D), mesmo no âmbito dessas medidas excepcionais.
- 3.51. A eventual inclusão de dispositivo com esse escopo visa reforçar e resguardar a prontidão na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Além disso, contribui para assegurar previsibilidade e integridade das regras de reequilíbrio contratual, alinhando-se ao entendimento consolidado pelo Tribunal de Contas da União sobre o tema.
- 3.52. A sugestão ora apresentada não constitui proposta normativa definitiva, mas sim um ponto de partida para análise e deliberação pela Auditoria, no âmbito de suas competências regimentais.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

- 4.1. Diante do exposto, VOTO pela aprovação da 2ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio referente ao Contrato de Concessão firmado entre a União e a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., nos termos da Minuta de Deliberação SEI nº 32707205, bem como pelo encaminhamento de proposta à Auditoria da ANTT, com vistas ao aperfeiçoamento da Instrução Normativa ANTT nº 37, de 31 de março de 2025, para que seja avaliada a conveniência de explicitar, no âmbito das medidas excepcionais de adequação da gestão contratual, a vedação à postergação da aplicação do Fator D, decorrente de inexecuções contratuais.

Brasília, 02 de junho de 2025.

FELIPE FERNANDES QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ**, Diretor, em 02/06/2025, às 12:35, 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 **32698399** e o código CRC **A4EC6725**.