



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO A DIRETORIA**NÚMERO:** 8/2026

OBJETO: PROPOSTA DE TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO REFERENTE AO EDITAL Nº 004/2023, FIRMADO COM A CONCESSIONÁRIA EPR VIA MINEIRA S.A., COM A FINALIDADE DE ALTERAR O MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA PREVISTO NO ANEXO 13 DO REFERIDO CONTRATO

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)

PROCESSO (S): 50500.047819/2025-34

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER REFERENCIAL n. 00009/2025/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - PELA APROVAÇÃO

EMENTA

CONCESSÃO RODOVIÁRIA. CONTRATO REFERENTE AO EDITAL Nº 004/2023. 11º TERMO ADITIVO. ALTERAÇÃO DO MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA PREVISTO NO ANEXO 13 DO REFERIDO CONTRATO DE CONCESSÃO. MANIFESTAÇÃO TÉCNICA FAVORÁVEL. ANUÊNCIA DA CONCESSIONÁRIA. PARECER JURÍDICO FAVORÁVEL. APROVAÇÃO.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de termo aditivo ao contrato de concessão referente ao edital nº 004/2023, firmado com a Concessionária EPR Via Mineira S.A., com a finalidade de alterar o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda previsto no anexo 13 do referido contrato.

2. DOS FATOS

2.1. O presente processo foi instaurado pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) com a finalidade específica de elaborar proposta de celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 004/2023. Tal iniciativa decorre da recomendação consignada na Nota Técnica SEI nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 35670279), de 25/07/2025, constante do Processo nº 50505.016341/2025-51, no qual foi analisado o mérito da solicitação apresentada pela Concessionária EPR Via Mineira.

2.2. A referida Nota Técnica debruçou-se sobre a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, previsto no Anexo 13 do Contrato de Concessão nº 04/2023 – BR-040/MG, diante do pleito formulado pela Concessionária no sentido de delimitar o conceito de “veículos isentos” a serem considerados na apuração do Volume Equivalente de Tráfego – VEQ. No exame realizado, restou evidenciado que a modelagem econômico-financeira original do contrato adotou exclusivamente o tráfego pagante como base para a projeção das receitas da concessão. Tal premissa foi corroborada, inclusive, pela atribuição de multiplicador zero às motocicletas, o que demonstra que esses veículos não integraram a estruturação da receita de referência.

2.3. Com base nessa constatação, a análise técnica concluiu que somente devem compor o cálculo do VEQ: (i) os veículos isentos por decisão judicial ou administrativa superveniente, cujo impacto econômico é posteriormente recuperado por meio de mecanismos de reequilíbrio tarifário; e (ii) os veículos evasores, por se tratar de risco expressamente alocado à Concessionária no âmbito contratual. Por outro lado, explicitou-se que motocicletas, veículos operacionais e demais hipóteses de isenção previstas no próprio Contrato de Concessão não devem ser considerados na apuração do VEQ para fins de aplicação do mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, uma vez que tais categorias não foram contempladas na modelagem econômico-financeira original.

2.4. Além disso, a Nota Técnica consignou a coerência da solução adotada com a migração, já consolidada no âmbito da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) e orientada pelo Tribunal de Contas da União, do mecanismo de compartilhamento do risco de receita para o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, preservando-se, em ambos os casos, a métrica baseada no tráfego efetivamente realizado. Ao final, recomendou-se o ajuste redacional do item 1.3 do Anexo 13 do Contrato de Concessão, de modo a explicitar que apenas os veículos isentos “por decisão judicial ou administrativa superveniente” devem integrar a apuração do VEQ, com o objetivo de afastar interpretações divergentes e assegurar a correta e uniforme aplicação da sistemática prevista contratualmente.

2.5. Em 29/09/2025, a Concessionária apresentou, por meio da Carta EVM-REG-250929-0002 (SEI nº 36093187), sua concordância com a minuta de Termo Aditivo destinada a delimitar o conceito de veículos isentos no âmbito do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda. Na oportunidade, registrou que a redação proposta pela ANTT reproduz a sugestão originalmente formulada na Carta EVM-REG-250321-0004 (SEI nº 30754007), de 21/03/2025, encontrando-se alinhada às recomendações constantes da Nota Técnica nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT.

2.6. Na sequência das providências adotadas no âmbito da SUROD, a Coordenação de Gestão de Informações e Passivos Regulatórios de Investimentos (COGIP) elaborou a Nota Informativa nº 1042/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR (SEI nº 36392448), de 08/10/2025, sintetizando os fundamentos técnicos e procedimentais que embasam a presente proposta de Termo Aditivo.

2.7. Em 10/10/2025, a COGIP acostou aos autos minutas de Termo Aditivo (SEI nº 36391448) e de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 36392376), que incorporaram ajustes redacionais de natureza estritamente material solicitados pela Concessionária em sua carta de anuência, sem qualquer repercussão sobre o conteúdo econômico ou regulatório do ajuste. Na mesma data, por meio do Ofício nº 38274/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 36392480), a Concessionária foi formalmente cientificada acerca da versão atualizada da minuta, bem como do encaminhamento dos autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para fins de análise jurídica.

2.8. Instada a se manifestar por meio de despacho da COGIP (SEI nº 36392466), a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) concluiu pela regularidade jurídica da proposta, nos termos do Parecer nº 00225/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37194060), de 07/11/2025. Entretanto, a manifestação jurídica condicionou sua implementação ao atendimento de recomendações relativas à publicação do ajuste, à correção formal da minuta de extrato, à autorização pela Diretoria Colegiada e à certificação de que o Termo Aditivo não implicaria alterações na modelagem econômico-financeira, na alocação de riscos ou no próprio mecanismo contratual, limitando-se a esclarecer prática já adotada.

2.9. O parecer jurídico da PF-ANTT destacou, ainda, a necessidade de manifestação expressa da área técnica no sentido de que a sistemática preservaria a alocação contratual de riscos, esclarecendo que os veículos isentos somente integrariam a apuração do VEQ quando gerassem receita diferida, e que os veículos evasores deveriam compor a apuração em razão do risco a eles associado estar contratualmente atribuído à Concessionária.

2.10. Posteriormente, por meio de despacho de 25/11/2025 (SEI nº 37412130), a COGIP solicitou manifestação específica da Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF), com o objetivo de atestar a inexistência de alterações materiais decorrentes do ajuste proposto.

2.11. Em resposta, a GEGEF retomou as conclusões já consignadas na Nota Técnica SEI nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 35670279), que fundamentou a presente proposta de Termo Aditivo. Reiterou-se que a demanda considerada no mecanismo de compartilhamento do risco foi

estruturada exclusivamente com base no tráfego pagante utilizado na Modelagem Econômico-Financeira do contrato.

2.12. Ademais, GEGEF reafirmou que motocicletas, veículos oficiais e veículos operacionais não integram a apuração do VEQ por não terem sido considerados na estimativa de receita, ao passo que os veículos isentos por decisão judicial ou administrativa superveniente devem ser incluídos por gerarem receita diferida, e que os veículos evasores compõem a apuração por se tratar de risco expressamente alocado à Concessionária.

2.13. Com base nessas premissas técnicas e contratuais, a GEGEF concluiu que o ajuste proposto ao Anexo 13 do Contrato de Concessão não promove qualquer alteração de parâmetros econômicos, de alocação de riscos ou da lógica do mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, constituindo-se, tão somente, em aperfeiçoamento redacional destinado a conferir maior clareza normativa e evitar interpretações divergentes.

2.14. Finalmente, a SUOD finalizou a análise da proposta através da Nota Técnica SEI nº 12361/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 37713000), de 09/12/2025, por meio da qual atestou que as solicitações da PF-ANTT foram integralmente cumpridas, naquilo que toca às competências atuais, remanesecendo apenas a aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT para a alteração contratual.

2.15. Em 10/12/2025, em atendimento o art. 39, § 2º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT e em consonância com o art. 4º da Instrução Normativa 12/2022, o Superintendente assinou o Relatório à Diretoria SEI nº 657/2025 (SEI nº 37784819), encaminhando para apreciação da Diretoria a proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2023, nos termos da Minuta de Termo Aditivo acostada aos autos (SEI nº 37712976).

2.16. Também seguiram com o Relatório supracitado as minutas de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 37781907) e de Deliberação (SEI nº 37784903), bem como o Despacho de Instrução (SEI nº 37784761), por meio do qual é informado que "o processo reúne as condições previstas no § 1º do art. 39 do Regimento Interno, que o torna apto para ser sorteado entre os Diretores".

2.17. Ato contínuo, a Chefe de Gabinete do Diretor-Geral substituta encaminhou no mesmo dia 10/12/2025 os autos à Secretaria-Geral para inclusão do processo na pauta de sorteio, conforme consta no Despacho (SEI nº 37810227).

2.18. Por fim, os autos foram distribuídos a esta Diretoria em 11/12/2025, conforme consta na Certidão de Distribuição constante dos autos (SEI nº 37848307).

2.19. São estes os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A matéria foi analisada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUOD) em cumprimento ao disposto no Art. 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, conforme a [Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022](#).

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. A análise técnica e jurídica conduzida no âmbito da SUOD, consubstanciada na Nota Técnica SEI nº 12361/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 36606445), evidenciou que as alterações propostas não configuram inovação substancial ao modelo contratual previamente estabelecido. Trata-se, na realidade, de aperfeiçoamentos redacionais e conceituais destinados à consolidação do Termo Aditivo, com o objetivo específico de conferir maior precisão à delimitação do conceito de "veículos isentos" para fins de apuração da demanda no âmbito do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda – MCRD.

3.3. A necessidade de aperfeiçoamento da redação do item 1.3 do Anexo 13 do Contrato de Concessão decorre diretamente das conclusões técnicas e jurídicas firmadas ao longo da instrução processual, em especial aquelas consignadas na Nota Técnica nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 35670279), de 25/07/2025, na Nota Técnica SEI nº 12361/2025/COGIP/GEGIR (SEI nº 37713000), de 09/12/2025, e no Parecer nº 00225/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37194060).

3.4. Os referidos documentos são convergentes ao demonstrar que a expressão "veículos isentos", tal como atualmente redigida no contrato, comporta ambiguidades incompatíveis com a modelagem econômico-financeira originalmente adotada e com a lógica de funcionamento do MCRD. Com efeito, a Modelagem Econômico-Financeira – MEF utilizada para a estruturação do certame considerou exclusivamente o tráfego pagante como base para a projeção de receitas da concessão.

3.5. A Nota Técnica nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 35670279) registra de forma expressa que os dados de tráfego empregados na MEF são relativos ao volume de tráfego pagante, o que se comprova, inclusive, pela atribuição de multiplicador zero à categoria de motocicletas. Tal premissa evidencia que motocicletas e demais categorias de veículos isentos previstas originariamente no Contrato de Concessão não integraram a base de cálculo da receita de referência e, por conseguinte, não podem compor o Volume Equivalente de Tráfego – VEQ do MCRD sem que houvesse indevida alteração da modelagem econômico-financeira.

3.6. Esse entendimento foi reiterado na Nota Técnica SEI nº 12361/2025/COGIP/GEGIR (SEI nº 37713000), na qual se consignou que motocicletas, veículos operacionais e demais hipóteses de isenção previstas no próprio contrato não devem integrar o VEQ para fins de aplicação do mecanismo, justamente por não terem sido consideradas na estruturação da receita de referência. Assim, a exclusão dessas categorias não se apresenta como opção metodológica discricionária, mas como condição necessária à preservação da coerência entre o mecanismo contratual e a base econômica que fundamentou o certame.

3.7. Por outro lado, o mesmo conjunto documental demonstra que os veículos isentos por decisão judicial ou administrativa superveniente devem, necessariamente, integrar a apuração do VEQ. Conforme registrado na Nota Técnica nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 35670279), tais isenções supervenientes geram receita diferida e produzem impacto direto sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, razão pela qual devem ser capturadas pelo mecanismo de compartilhamento do risco de demanda.

3.8. O Parecer nº 00225/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37194060) reforçou essa mesma conclusão ao assentar que os veículos isentos de forma superveniente devem integrar a apuração do tráfego, justamente por influenciarem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Evidencia-se, assim, a distinção técnica e jurídica entre as isenções originárias, já internalizadas na MEF e sem impacto econômico adicional, e as isenções supervenientes, que alteram o resultado econômico do contrato e demandam tratamento específico no âmbito do MCRD.

3.9. No que se refere aos veículos evasores, os autos igualmente demonstram a necessidade de sua inclusão na apuração do mecanismo. O referido Parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) assevera que a evasão constitui risco expressamente alocado à Concessionária, nos termos da subcláusula 22.1.2 do Contrato de Concessão, o que torna coerente e necessário que tais veículos integrem a apuração do tráfego para fins de aplicação do MCRD.

3.10. No mesmo sentido, a Nota Técnica nº 6470/2025/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 35670279) consignou que a inclusão dos veículos evasores visa evitar distorções na aplicação do mecanismo, uma vez que o risco de evasão foi contratualmente atribuído à Concessionária e não pode ser artificialmente deslocado para o Poder Concedente.

3.11. Dessa forma, a instrução técnica e jurídica evidencia que a redação atualmente vigente do item 1.3 do Anexo 13, ao empregar de maneira genérica a expressão "veículos isentos", não distingue adequadamente entre: (i) isenções originárias, já internalizadas na modelagem econômico-financeira e que não devem compor o VEQ; e (ii) isenções supervenientes, dotadas de impacto econômico efetivo e que devem integrar a apuração do mecanismo.

3.12. À vista dessas considerações, a SUOD promoveu um ajuste redacional do dispositivo, de modo a explicitar que somente os veículos isentos por decisão judicial ou administrativa superveniente devem compor a apuração do VEQ. Vale ressaltar que a PF-ANTT, ao examinar a matéria no Parecer nº

00225/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37194060) confirmou a plena regularidade jurídica da proposta e qualificou a alteração como aperfeiçoamento de natureza interpretativa, consignando que a nova redação não implica modificação da modelagem econômico-financeira, da alocação de riscos ou da lógica do mecanismo de compartilhamento, mas tão somente o esclarecimento de práticas já vigentes.

3.13. Diante do exposto, conclui-se que a proposta de alteração não modifica quaisquer premissas técnicas ou econômicas do contrato, não altera a alocação de riscos e não produz impactos financeiros adicionais. Limita-se a conferir maior precisão normativa a dispositivo cuja redação atual apresenta potencial para interpretações incompatíveis com a Modelagem Econômico-Financeira, com o Anexo 13 do Contrato de Concessão e com a matriz de riscos pactuada, promovendo o alinhamento do instrumento contratual ao entendimento técnico consolidado e reforçando a segurança jurídica na aplicação do MCRD.

3.14. Assim, considerando que a proposta está devidamente motivada e analisada pela área técnica, contando com respaldo legal da PF-ANTT, além de ter sido aceita pela Concessionária EPR Via Mineira S.A., proponho a celebração da proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2023 nos termos propostos pela SUROD, pelo qual seria modificada a delimitação do conceito de "veículos isentos" para fins de apuração da demanda.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo, VOTO por aprovar a proposta de Termo Aditivo para alterar a redação da subcláusula 1.3 do Anexo 13 do Contrato de Concessão nº 04/2023, entre a ANTT e a Concessionária EPR Via Mineira S.A., com o objetivo de delimitar corretamente o conceito de "veículos isentos" para fins de apuração da demanda no âmbito do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, nos termos das minutas de Termo Aditivo (SEI nº 38595392), de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 38595443) e de Deliberação (SEI nº 38595504) acostadas aos autos.

Brasília, 19 de janeiro de 2026.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 19/01/2026, às 18:38, 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 **38593694** e o código CRC **95B8EF78**.