



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO A DIRETORIA**NÚMERO:** 27/2026**OBJETO:** PROPOSTA DE TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO REFERENTE AO EDITAL Nº 05/2024, ENTRE A ANTT E A CONCESSIONÁRIA MOTIVA PR VIAS S.A., COM O OBJETIVO DE ALTERAR O 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**ORIGEM:** SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)**PROCESSO (S):** 50505.030950/2025-12**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER Nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU e PARECER n. 00100/2025/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO - PELA APROVAÇÃO**EMENTA****PROPOSTA DE TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO REFERENTE AO EDITAL Nº 05/2024, ENTRE A ANTT E A CONCESSIONÁRIA MOTIVA PR VIAS S.A., COM O OBJETIVO DE 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. RELATOR ENCAMINHA À VOTAÇÃO, PELA APROVAÇÃO.****1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se da proposta de minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 05/2024, entre a ANTT e a Concessionária Motiva PR Vias S.A., a fim de 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, 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) na data de assinatura do Termo Aditivo.

2. DOS FATOS

2.1. Em 27/05/2025, por meio da Carta PR-ADC-0151/2025 (SEI nº 32743725), a Concessionária Motiva PR Vias solicitou a Substituição do Sistema de Pedágio por Praças de Pedágio para Sistema de Pedágio por Pórticos de Cobrança Eletrônica em Livre Passagem.

2.2. Diante dessa solicitação, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) elaborou uma minuta de Termo Aditivo (SEI nº 36257137) e a submeteu à apreciação da Concessionária, conforme o Ofício nº 38064/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 36318109), de 06/10/2025, fixando um prazo de 02 (dois) dias para a manifestação.

2.3. Recepcionado o Ofício, a Concessionária respondeu por meio da Carta PR-ADC-0380/2025 (SEI nº 36534460), de 13/10/2025, solicitando a prorrogação do prazo para manifestação por mais 05 (cinco) dias para a devida manifestação, considerando a necessidade de análises complementares.

2.4. Ato contínuo, a concessionária manifestou em 14/10/2025 concordância parcial à Minuta de Termo Aditivo elaborada pela SUROD e apresentou complementações para o aprimoramento do documento, nos termos da Carta PR-ADC-0384/2025 (SEI nº 36612083).

2.5. Em resposta, por meio da Nota Técnica nº 11783/2025/CEIRO/GEENG/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 37447631) de sua Gerência de Engenharia Rodoviária (GEENG), de 24/11/2025, a SUROD acolheu as sugestões da Concessionária e concluiu pela viabilidade técnica e operacional da substituição das estruturas físicas por pórticos de cobrança eletrônica, nos termos propostos, condicionando-se a medida à posterior apresentação e análise dos projetos executivos, bem como à atualização formal do PER.

2.6. Em 05/12/2025, a SUROD apresentou à Concessionária a versão ajustada da Minuta de Termo Aditivo (SEI nº 37590321), solicitando sua manifestação quanto à concordância ao teor do documento, conforme o Ofício nº 45068/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 37590330).

2.7. Em 22/12/2025, a concessionária manifestou sua concordância com o conteúdo referencial da minuta apresentada pela SUROD, por meio da Carta PR-ADC-0513/2025 (SEI nº 38056969).

2.8. Em 04/03/2026, atendendo 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 628/2025 (SEI nº 37590353), encaminhando para apreciação da Diretoria a proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 005/2024, nos termos da Minuta de Termo Aditivo acostada aos autos (SEI nº 39908021).

2.9. Também seguiram com o Relatório supracitado as minutas de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 37590337) e de Deliberação (SEI nº 37590345), bem como o Despacho de Instrução (SEI nº 37590362), 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".

2.10. Em 05/03/2026, o Chefe de Gabinete do Diretor-Geral encaminhou os autos à Secretaria-Geral para inclusão do processo na pauta de sorteio, conforme consta no Despacho (SEI nº 40175572).

2.11. Por fim, os autos foram distribuídos a esta Diretoria no mesmo dia 05/03/2026, conforme consta na Certidão de Distribuição constante dos autos (SEI nº 40219257).

2.12. São os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A matéria foi analisada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD 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 proposta vem à apreciação desta Diretoria para autorização da celebração de Termo Aditivo Contratual, com vistas a substituir a obrigação de instalar praças de pedágio convencionais por pórticos de cobrança eletrônica em livre passagem denominado Free-Flow.
- 3.3. Cabe registrar, ainda, que houve outros processos abordando a matéria: Processo nº 50505.012198/2025-28, que fora tratado inicialmente como paradigma e fonte de interpretação técnica, e o Processo nº 50500.022799/2025-99, no qual houve consolidação das alterações aplicadas à minuta anteriormente consolidada em *sandbox*.
- 3.4. Assim, no que tange ao Processo nº 50505.012198/2025-28, que tratou da mesma matéria objeto da presente demanda e será utilizado, no que couber, como paradigma e fonte de interpretação técnica, especialmente no que diz respeito à análise da minuta de termo aditivo, aos procedimentos internos de instrução processual e aos entendimentos consolidados pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT). Tal medida visa a assegurar a uniformidade de tratamento, a racionalização dos esforços administrativos e o fiel atendimento aos princípios da eficiência, da celeridade e da economicidade que regem a atuação da Administração Pública.
- 3.5. Neste sentido, considerando que a matéria já foi objeto de análise pela Procuradoria Federal junto à ANTT no âmbito do Parecer nº 00100/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 32912859), exarado em processo de idêntica natureza, entende-se adequada a adoção do referido entendimento como paradigma jurídico, aplicando-se, no que couber, à presente instrução. Tal medida visa a conferir coerência institucional e racionalidade administrativa, além de atender aos princípios da eficiência, celeridade e economia processual, notadamente por se tratar de minuta com estrutura e conteúdo equivalentes àquela já validada pela PF-ANTT.
- 3.6. Por identidade de objeto e fundamento regulatório, os entendimentos firmados pela Procuradoria Federal junto à ANTT nos Pareceres nº 00100/2025/PF-ANTT/PGF/AGU e nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586) foram adotados como paradigma jurídico para o presente caso. Registre-se que a minuta de Termo Aditivo a ser celebrada com a Concessionária Motiva PR Vias S.A. observa integralmente a estrutura da minuta referencial aprovada pela Diretoria Colegiada por meio da Deliberação nº 69/2025, bem como incorpora os ajustes técnicos e redacionais consolidados nos processos anteriores de migração para o sistema Free Flow, preservando a coerência institucional e a uniformidade regulatória.
- 3.7. A seguir, são apresentadas as manifestações da SUROD sobre os itens em que houve recomendação ou questionamento jurídico, com a respectiva resposta técnica.

Item 23 – Princípio do paralelismo das formas e competência da Diretoria Colegiada:

- 3.8. A Procuradoria ressaltou que, uma vez que a minuta referencial foi aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT por meio da Deliberação nº 69/2025, qualquer alteração de mérito deve ser novamente submetida à apreciação da Diretoria, em observância ao princípio do paralelismo das formas.
- 3.9. De fato, a minuta objeto deste processo decorre do modelo referencial aprovado pela Diretoria Colegiada, e as alterações ora consolidadas — especialmente aquelas relativas à redefinição da matriz de risco entre Concessionária e Poder Concedente, com a distinção entre as categorias de evasão, fraude por má-fé e fraude ao sistema — não se enquadram como ajustes pontuais voltados a peculiaridades contratuais, mas sim modificações de natureza estrutural em relação ao conteúdo previamente deliberado.
- 3.10. Dessa forma, a SUROD reconhece o caráter substancial das alterações promovidas, que resultam em aperfeiçoamento do modelo regulatório e da matriz de riscos originalmente aprovada, razão pela qual será observada a tramitação devida, com submissão da minuta à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT, em estrita observância ao princípio do paralelismo das formas e ao disposto no art. 2º da Deliberação nº 69/2025.
- 3.11. Tal encaminhamento assegura o cumprimento do entendimento da Procuradoria quanto à preservação da competência decisória da Diretoria, garantindo coerência institucional, segurança jurídica e integridade do modelo referencial do sistema de livre passagem (*Free Flow*).

Item 45 – Conceito de Evasão:

- 3.12. A Procuradoria Federal observou que o conceito de “evasão” constante da minuta deveria ser compatibilizado com as disposições do art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e com o art. 7º da Resolução CONTRAN nº 1.013/2024, que estabelece o prazo de trinta dias para o pagamento da tarifa após a passagem do veículo pelo sistema de pedágio eletrônico.
- 3.13. Destacou, ainda, a necessidade de excluir a expressão “mas sem manipulação do sistema”, uma vez que a evasão pode coexistir com comportamentos fraudulentos, e sugeriu a seguinte redação:

Evasão: corresponde à não realização do pagamento da tarifa de pedágio obrigatória, dentro do prazo previsto em lei ou regulamento, podendo ocorrer por esquecimento, falha técnica ou comportamento intencional.
- 3.14. O apontamento foi integralmente acatado. A GEGIR/SUROD concorda com a redação sugerida pela Procuradoria Federal, considerando-a juridicamente adequada e tecnicamente compatível com o tratamento previsto na Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 e no art. 209-A do CTB.
- 3.15. O texto da minuta foi ajustado para incorporar integralmente a redação proposta, assegurando coerência normativa, clareza conceitual e alinhamento com o marco regulatório vigente sobre o sistema de livre passagem (*Free Flow*).
- 3.16. Cumpre destacar, todavia, que, embora a minuta ora submetida siga o padrão já consolidado nos aditivos anteriormente celebrados, houve o aperfeiçoamento de dispositivo relacionado à repartição do risco de evasão tarifária.
- 3.17. Especificamente, para que se opere a assunção, pelo Poder Concedente, de 90% do impacto decorrente da evasão, nos termos da cláusula de repartição de riscos, passou-se a exigir da Concessionária a comprovação da rastreabilidade das notificações encaminhadas aos usuários, mediante utilização de dados idôneos e auditáveis, aptos a demonstrar a efetiva tentativa de cobrança e a observância dos procedimentos legais aplicáveis.
- 3.18. A medida não altera a essência da matriz de riscos aprovada, mas qualifica o dever de diligência da Concessionária, reforçando a necessidade de comprovação robusta do cumprimento das etapas prévias à transferência do risco. Trata-se de aperfeiçoamento regulatório compatível com os princípios da eficiência, da boa-fé objetiva e da adequada alocação de riscos, já consagrados na modelagem contratual.
- 3.19. Ainda que represente incremento do ônus probatório da Concessionária, a exigência mostra-se pertinente e proporcional, na medida em que reduz a possibilidade prática de transferência automática ou prematura de 90% do risco ao Poder Concedente, mitigando, por consequência, potenciais impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e sobre a modicidade tarifária, condicionando a assunção do risco pelo Poder Concedente à demonstração inequívoca do esgotamento das medidas ordinárias de cobrança pela Concessionária.
- 3.20. Desse modo, preserva-se a lógica do modelo Free Flow — que busca evitar que o usuário adimplente suporte os efeitos da inadimplência — ao mesmo tempo em que se fortalece a governança do mecanismo de compensação, com maior segurança jurídica e transparência na apuração dos eventos de evasão.

Item 54 – Conceito de Fraude:

- 3.21. A Procuradoria Federal recomendou a revisão do conceito de “fraude” constante da minuta, destacando que a redação original misturava, em um único parágrafo, elementos conceituais, exemplos, subcategorias e critérios de imputação de responsabilidade.

3.22. O parecer sugeriu o desdobramento do conceito em incisos autônomos, diferenciando fraude por má-fé — conduta dolosa, manipulativa e deliberada do usuário para obter vantagem indevida — e fraude ao sistema — exploração de vulnerabilidades técnicas, falhas ou inconsistências nos sistemas operacionais da Concessionária. Ressaltou, ainda, que a expressão “fraude sistêmica” não se mostrava tecnicamente adequada e poderia gerar ambiguidades.

3.23. O apontamento foi integralmente acatado. A GEGIR/SUOD concordou com o entendimento da Procuradoria Federal quanto à necessidade de maior precisão terminológica e clareza conceitual, reconhecendo que a redação anterior poderia ensejar interpretações equivocadas sobre a natureza e a origem das condutas fraudulentas.

3.24. Dessa forma, a redação da minuta foi ajustada para desdobrar o conceito de fraude em duas definições distintas, nos seguintes termos:

- Fraude por má-fé: conduta dolosa, manipulativa e deliberada praticada para obter vantagem indevida em relação ao dever de pagamento da tarifa, tal como adulteração ou obstrução de placa, sem exclusão de outras condutas, casos em que será considerada a má-fé;
- Fraude ao sistema: exploração ou aproveitamento de vulnerabilidades técnicas, falhas ou inconsistências nos sistemas operacionais da Concessionária, ou qualquer forma de subterfúgio para burlar, evitar ou reduzir indevidamente o pagamento das tarifas de pedágio.

3.25. A nova estrutura conceitual atende integralmente à recomendação jurídica, aprimorando a redação e assegurando coerência com o modelo regulatório e com a matriz de risco contratual, ao distinguir com precisão as responsabilidades da Concessionária (fraude ao sistema) e do Poder Concedente (fraude por má-fé).

3.26. O ajuste, portanto, fortalece a segurança jurídica, a transparência contratual e a padronização dos conceitos aplicáveis aos contratos de concessão rodoviária que adotam o sistema de livre passagem (*Free Flow*).

Item 70 – Ampliação do prazo da primeira notificação eletrônica de 2 para 8 dias:

3.27. A Procuradoria Federal observou que a ampliação do prazo para o envio da primeira notificação eletrônica, de 2 (dois) para 8 (oito) dias, careceria de fundamentação técnica detalhada, destacando que eventual flexibilização de prazos deve estar devidamente justificada à luz do equilíbrio da matriz de risco e da eficiência na comunicação com o usuário.

3.28. A ampliação do prazo para 8 (oito) dias foi mantida e encontra-se tecnicamente justificada, por refletir o tempo mínimo operacional necessário para a validação de dados, conciliação entre bases de informações e tratamento dos registros de passagens dentro do ambiente do sistema de pedágio em livre passagem (*Free Flow*).

3.29. A definição do prazo teve como referência direta a minuta de Resolução da ANTT, atualmente em tramitação sob o Processo SEI nº 50500.284423/2022-23 (Audiência Pública nº 10/2024), que regulamenta os Sistemas de Livre Passagem nas rodovias federais concedidas, na qual está previsto o mesmo intervalo de 8 dias para a primeira notificação eletrônica.

3.30. A adoção desse parâmetro contratual busca harmonizar o modelo regulatório com o modelo contratual, assegurando coerência documental, segurança jurídica e previsibilidade operacional para concessionárias e usuários.

3.31. Do ponto de vista técnico, o prazo de 8 dias é necessário para viabilizar:

- a integração das bases de dados da Concessionária, do sistema de arrecadação e da SENATRAN, para correta identificação do proprietário e do veículo associado à evasão;
- o tratamento de inconsistências cadastrais e de leitura de placas, especialmente em casos de múltiplas passagens, clonagem ou inconsistência de imagem;
- o controle de qualidade e auditoria dos registros de cobrança, a fim de evitar notificações indevidas e garantir confiabilidade nas comunicações enviadas ao usuário.

3.32. Dessa forma, o ajuste promove alinhamento com a futura regulamentação federal, evita divergências normativas entre contrato e resolução, e fortalece a segurança jurídica e a padronização técnica dos procedimentos aplicáveis aos contratos de concessão que adotam o sistema *Free Flow*.

3.33. Conclui-se, portanto, que a manutenção do prazo de 8 dias atende integralmente aos princípios da motivação, razoabilidade e eficiência administrativa, bem como aos fundamentos de coerência regulatória e de aderência às normas em elaboração pela ANTT.

Itens 72 e 76 – Supressão da alínea “c” do inciso I da subcláusula 5.2 e da alínea “b” do inciso III da subcláusula 5.3

3.34. A Procuradoria Federal recomendou que houvesse a devida motivação das supressões da alínea “c” do inciso I da subcláusula 5.2 e da alínea “b” do inciso III da subcláusula 5.3, considerando que tais exclusões representam redução de obrigações contratuais da Concessionária e transferência de riscos ao Poder Concedente.

3.35. Com base nas informações constantes do Despacho GEAUT (SEI nº 34391994), verifica-se que a aplicação da cláusula que previa a notificação por correspondência contendo simultaneamente a cobrança da tarifa e a notificação da penalidade, quando emitida a multa pela ANTT, mostra-se juridicamente e tecnicamente inviável.

3.36. Em primeiro lugar, a lavratura e o processamento dos Autos de Infração de Trânsito (AIT) são competências indelegáveis da ANTT, conforme disposto na Lei nº 10.233/2001 e nas Portarias DENATRAN nº 52/2002 e nº 1/1998. Isso inclui a emissão das notificações de autuação e penalidade, que devem observar rigorosamente os prazos e procedimentos definidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelas resoluções do CONTRAN, especialmente a Resolução nº 918/2022.

3.37. Adicionalmente, há incompatibilidade com o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), uma vez que os usuários que aderem ao sistema não recebem notificações por correspondência impressa. O envio físico nesses casos seria redundante, ineficaz e contrário à legislação vigente, além de representar custo operacional desnecessário.

3.38. Outro ponto relevante é a natureza distinta dos débitos envolvidos. O despacho da ANTT esclarece que os valores referentes à evasão de pedágio e à penalidade por infração de trânsito são juridicamente diferentes e, portanto, não devem ser cobrados conjuntamente. A unificação dessas cobranças em uma única correspondência comprometeria a clareza e a legalidade do processo de comunicação com o usuário.

3.39. Além disso, a correspondência conjunta poderia gerar confusão quanto aos prazos legais, prejudicando o exercício do contraditório e da ampla defesa, podendo inclusive ensejar prescrição ou decadência dos atos administrativos.

3.40. Por fim, durante o trâmite do processo administrativo, o autuado pode quitar a tarifa em aberto, apresentar defesa que resulte no cancelamento do AIT, ou reconhecer a infração e pagar a multa com desconto, sem necessidade de nova notificação. Essas possibilidades tornam a correspondência conjunta prematura e potencialmente incorreta.

3.41. Diante do exposto, as supressões da alínea “c” do inciso I da subcláusula 5.2 e da alínea “b” do inciso III da subcláusula 5.3 mostram-se juridicamente adequadas e tecnicamente justificadas, em consonância com o entendimento constante do Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU e com a modernização dos instrumentos de comunicação no âmbito das concessões públicas.

Item 75 – Criação do inciso III no rol de riscos do Poder Concedente da subcláusula 5.2:

3.42. Considerando que as alterações propostas na minuta do Termo Aditivo visam aprimorar a clareza contratual, garantir a segurança jurídica e assegurar a compatibilidade com o marco regulatório vigente, especialmente no que tange à implantação do sistema de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow), entende-se que não há prejuízo concreto às partes envolvidas, em conformidade com o princípio do *pas de nullité sans grief*.

3.43. As modificações propostas — inclusive a criação do inciso III no rol de riscos do Poder Concedente — encontram respaldo no parecer jurídico, desde que acompanhadas da devida fundamentação técnica detalhada, a ser apresentada pela área responsável, nos termos do item 81.5 do Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU.

3.44. Portanto, verifica-se que os apontamentos da Procuradoria Federal foram integralmente atendidos ou devidamente justificados, estando a minuta apta a ser submetida à deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT, com vistas à formalização do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 05/2024.

3.45. Adotando-se as contribuições oferecidas no âmbito dos Processos nº 50505.012198/2025-28 e 50500.022799/2025-99, a minuta de Termo Aditivo SEI nº 39908021 evidencia maturidade regulatória e técnica, refletindo não apenas o domínio aprofundado sobre a matéria, mas também a capacidade de promover soluções consistentes, alinhadas às melhores práticas do setor e aptas a subsidiar a tomada de decisão de forma segura, eficiente e em consonância com o interesse público.

3.46. À vista do conjunto instrutório, verifica-se que:

- a) a viabilidade técnica da substituição das praças de pedágio por pórticos de livre passagem foi atestada pela GEENG, nos termos da Nota Técnica nº 11783/2025/CEIRO/GEENG/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 37447631);
- b) a coerência econômico-financeira da proposta foi confirmada pela GEGEF, com preservação do equilíbrio contratual e da modicidade tarifária;
- c) a minuta observa os parâmetros jurídicos já consolidados pela Procuradoria Federal junto à ANTT; e,
- d) o aperfeiçoamento introduzido quanto à rastreabilidade das notificações reforça a adequada alocação de riscos e mitiga potenciais impactos tarifários.

3.47. Assim, não se identificam óbices técnicos, jurídicos ou regulatórios à aprovação da minuta de Termo Aditivo submetida à deliberação.

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 ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 05/2024, a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária Motiva PR Vias S.A., a fim de 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, nos termos das minutas de Termo Aditivo (SEI nº 40638528), de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 40638537) e de Deliberação (SEI nº 40638554) acostadas aos autos.

Brasília, 16 de março de 2026.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 16/03/2026, às 15:21, 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 **40638504** e o código CRC **8F8FD7A6**.