



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

NOTA INFORMATIVA CONJUNTA MT/ANTT – Nº 01/2026

Interessado: TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU

Referência: Processo nº 50500.186335/2024-29

Assunto: Cumprimento das condicionantes do Acórdão nº 850/2026-TCU-Plenário

1. OBJETO

Trata-se de proposta alternativa de solução consensual para o cumprimento das condicionantes estabelecidas pela egrégia Corte do Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão nº 850/2026-TCU-Plenário, como requisitos para a aprovação do acordo a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), União e Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A (Concebra), com vistas à resolução de controvérsias relacionadas ao Contrato de Concessão para exploração do sistema rodoviário BR-060/153/262/DF/GO/MG, abrangendo trechos entre Brasília/DF e Betim/MG.

2. ANTECEDENTES

Inicialmente é importante repisar que o contrato de concessão relativo à exploração dos trechos das rodovias federais BR-060, BR-153 e BR-262 foi celebrado no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais, com prazo originalmente estabelecido de 30 anos, tendo sua execução iniciada em 2014.

Ao longo da execução contratual, verificaram-se dificuldades relevantes no cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária, especialmente no que se refere à realização de investimentos, à manutenção dos níveis de serviço e à observância de parâmetros regulatórios e econômico-financeiros pactuados.

Esse contexto resultou no acúmulo de passivos regulatórios e na intensificação de controvérsias entre as partes, refletidas na instauração de processos administrativos, aplicação de penalidades e judicialização de matérias relacionadas ao equilíbrio do contrato e à execução das obrigações contratuais.

Diante da deterioração das condições de execução contratual e da inviabilidade de continuidade do modelo originalmente pactuado, a concessionária

formalizou pedido de devolução amigável do empreendimento, nos termos da Lei nº 13.448, de 2017, tendo sido iniciado o processo de relicitação da concessão.

Paralelamente, foram avaliadas alternativas regulatórias voltadas ao equacionamento dos passivos existentes e à viabilização de uma transição adequada da concessão, incluindo a possibilidade de construção de soluções consensuais entre as partes, com vistas à redução de litigiosidade, à racionalização de fluxos financeiros e à preservação da continuidade e adequação do serviço público.

Nesse contexto, foram desenvolvidas discussões institucionais envolvendo os diversos atores públicos e privados interessados, com o objetivo de estruturar mecanismos que permitissem o tratamento dos passivos acumulados, a reorganização das obrigações contratuais e a preparação da concessão para sua transferência a novo operador.

Com o fim de endereçar os desafios regulatórios identificados, a Comissão de Solução Consensual propôs ao Plenário do TCU sugestão de termo de autocomposição e um relatório com um diagnóstico da controvérsia a ser dirimida.

Neste diapasão, em 08 de abril de 2026, o TCU prolatou o Acórdão nº 850/2026-TCU-Plenário, no âmbito do TC 024.992/2024-0, que analisou a Solicitação de Solução Consensual (SSC).

Em apertada síntese, a decisão exarada sugeriu alterações na proposta de solução elaborada pela Comissão, incluindo a necessidade de justificar adequadamente os percentuais de desconto e os prazos de pagamento, considerando parâmetros claros e normativos vigentes. Também recomendou fundamentar de forma robusta a escolha das garantias, enfrentando riscos apontados pela Advocacia-Geral da União, para assegurar a efetividade do adimplemento e a proteção do interesse público.

Ademais, foram propostas melhorias na avaliação de consequências práticas de instauração de comissões de solução, maior previsibilidade na atuação dessas comissões, critérios objetivos ou justificativas circunstanciadas para descontos, além de formalizar a elaboração do termo de autocomposição dentro do prazo da comissão ou estabelecer prazos para sua conclusão. Também foi sugerida a possibilidade de prorrogação excepcional de prazos mediante autorização do plenário. Por fim, determinou-se que os interessados apresentassem, em 15 dias, os resultados das negociações para nova apreciação do Tribunal.

Não obstante os esforços empreendidos, remanescem desafios relevantes quanto à forma mais adequada de compatibilizar a recuperação de créditos públicos, a segurança jurídica das relações contratuais e a viabilidade prática de transição da concessão, especialmente à luz das condicionantes institucionais e regulatórias aplicáveis.

É nesse cenário que se insere a presente Nota Informativa, que tem por finalidade analisar e propor encaminhamentos voltados ao adequado cumprimento das determinações estabelecidas pelo Tribunal de Contas da União, à luz das alternativas regulatórias disponíveis.

3. PROPOSTA

3.1 Da estrutura do encontro de contas resultante da negociação

O Acórdão nº 850/2026-TCU-Plenário determinou o retorno da proposta de solução consensual para adequação do percentual de desconto e dos prazos de adimplemento do passivo regulatório, exigindo motivação fundada em critérios objetivos compatíveis com os normativos da ANTT vigentes durante as negociações e com os precedentes desta Corte.

No prazo de quinze dias fixado pelo item 9.3 do Acórdão, as partes lograram resultado parcialmente diverso do originalmente pactuado, mas integralmente compatível com as condicionantes fixadas pelo Tribunal, como se demonstrará.

A alteração central consistiu no apartamento dos Processos Administrativos Sancionadores ainda pendentes de apuração definitiva, os denominados PAS ativos, do passivo regulatório geral, para tratamento em regime próprio, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083/2016.

Os **PAS ativos**, atualizados para R\$ 351.000.771,27 em fevereiro de 2026, são objeto de desconto de 40% nos termos do art. 4º, §4º, da Resolução ANTT nº 5.083/2016, **com valor resultante de R\$ 210.600.462,76**, a serem parcelados administrativamente junto à ANTT em prazo máximo de cinco anos.

As **multas com trânsito em julgado administrativo**, atualizadas para R\$ 266.261.427,66 em fevereiro de 2026 e correspondentes ao valor principal de R\$ 172.168.601,43, acrescido de mora de R\$ 34.373.005,74 e correção pela Selic de R\$ 59.719.820,49, **serão inscritas em dívida ativa** e podendo ser parceladas junto à Procuradoria-Geral Federal.

Com esse apartamento, o passivo regulatório remanescente, composto pelo excedente tarifário, pelos danos ao sistema viário e pelos montantes recebidos a maior em decorrência de decisão cautelar, foi objeto de encontro de contas com os créditos regulatórios reconhecidos em favor da concessionária, resultando em compensação integral com **saldo residual de R\$ 4.359.633,24 em favor da concessionária**, que este expressamente dispensa. Vide Figura 1:

	Valores atualizados para Fevereiro/26 Em R\$
Valor dos passivos regulatórios	TOTAL
Dano ao sistema viário	-819.774.071,20
Montante recebido a maior, em decorrência de Decisão Cautelar	-414.879.813,68
Excedente tarifário	-1.475.887.033,95
Total (sem desconto)	-2.710.540.918,83
Total (com desconto de 65%) para pagamento à vista mediante compensação com créditos regulatórios	-948.689.321,59

Crédito regulatório	Valores atualizados para Fevereiro/26
Investimento em bens reversíveis não amortizado	831.181.101,00
Pleitos de reequilíbrio	31.240.204,41
Receita tarifária estimada - TCP (cláusula 7.3.f do termo de autocomposição)	30.303.246,30
Receita tarifária estimada - reajuste (cláusula 6.6 do termo de autocomposição)	60.324.403,12
Total utilizado para compensação dos passivos regulatórios	953.048.954,83

SALDO REGULATÓRIO	4.359.633,24
--------------------------	---------------------

PAS ativos*	Valores atualizados para Fevereiro/26
PAS ativos (sem desconto)	-351.000.771,27
PAS ativos com desconto 40%	-210.600.462,76

Multas (sem desconto)	Valores atualizados para Fevereiro/26
Multas transitadas em julgado**	-266.261.427,66

Os números que fundamentam essa conclusão decorrem dos valores apurados e atualizados para fevereiro de 2026. O passivo regulatório sujeito ao desconto, excluídos os PAS ativos, é composto por danos ao sistema viário no valor de R\$ 819.774.071,20; montante recebido a maior em decorrência de decisão cautelar no valor de R\$ 414.879.813,68; e excedente tarifário no valor de R\$ 1.475.887.033,95, **totalizando passivo bruto de R\$ 2.710.540.918,83**. Aplicado o desconto de 65%, o passivo regulatório líquido a ser compensado corresponde a R\$ 948.689.321,59.

O crédito regulatório reconhecido em favor da concessionária, atualizado para a mesma data-base, compreende investimentos em bens reversíveis não amortizados apurados pelo Verificador Independente com base no relatório P2D no valor de R\$ 831.181.101,00; pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro no valor

de R\$ 31.240.204,41; receita tarifária estimada decorrente do ajuste do Trecho de Cobrança por Praça nos termos da cláusula 7.3, alínea "f", do Termo de Autocomposição no valor de R\$ 30.303.246,30, e receita tarifária estimada decorrente do reajuste contratual nos termos da cláusula 6.6 do Termo de Autocomposição no valor de R\$ 60.324.403,12, **totalizando crédito regulatório de R\$ 953.048.954,83**. Da subtração entre o passivo regulatório líquido e o crédito regulatório total resulta saldo de R\$ 4.359.633,24 em favor da concessionária, que a Concessionária dispensa expressamente.

Importante esclarecer que o ativo regulatório decorrente da cláusula 6.6 do Termo de Autocomposição é a receita estimada decorrente do reajuste a partir de 01/08/2025 até a data de saída do controlador atual TPI, prevista para dezembro de 2026. O valor é calculado a partir do tráfego realizado de agosto de 2025 e projeção do tráfego no período entre setembro de 2025 e novembro de 2026. Considera-se que todas as praças estavam operando entre 01/08/2025 a 19/03/2026 e somente P1 e P2 operando de 20/03/2026 a 20/10/2026 (após a saída da TPI do trecho da Rota Sertaneja).

3.2 Da natureza jurídica do resultado: extinção por compensação equivalente a pagamento à vista

A caracterização jurídica correta do resultado do encontro de contas entre o passivo regulatório e o crédito regulatório é determinante para a análise de sua conformidade com os parâmetros fixados pelo Acórdão nº 850/2026.

O direito civil brasileiro distingue com precisão os modos de extinção das obrigações. O pagamento, modo natural de extinção previsto nos arts. 304 e seguintes do Código Civil, consiste no cumprimento voluntário da prestação devida. O pagamento à vista, categoria que se contrapõe ao pagamento parcelado ou diferido, é aquele em que a prestação é satisfeita de forma integral e imediata, sem fracionamento temporal do adimplemento e sem condições suspensivas ao seu efeito liberatório. Seu traço essencial é a certeza e a liquidez do recebimento pelo credor, que obtém a satisfação integral de seu crédito no próprio ato do pagamento.

A compensação, disciplinada nos arts. 368 a 380 do Código Civil, é modo alternativo de extinção das obrigações que opera quando duas pessoas são reciprocamente credoras e devedoras. Segundo o art. 368, as obrigações se extinguem até onde se compensarem. A compensação convencional, como a que resulta do presente encontro de contas, é fruto de acordo pelo qual as partes reconhecem os créditos recíprocos, fixam seus valores e os declaram extintos até

o limite em que se encontram, produzindo efeito liberatório imediato e integral sobre ambas as obrigações compensadas.

A compensação convencional integral, que produz a extinção total de ambas as obrigações sem qualquer remanescente a ser pago em parcelas, é, materialmente, um pagamento à vista: a obrigação se extingue no próprio ato do acordo, sem diferimento, sem parcelamento e sem condições suspensivas. A satisfação do crédito é imediata e plena, ainda que se realize pelo encontro de créditos recíprocos e não pela entrega de dinheiro. **Essa equivalência material é reconhecida pelo próprio Despacho AGU nº 148/2026, que apontou a quitação integral do passivo regulatório como condição para a manutenção do percentual de 65%, em contraposição ao parcelamento, que exigiria a redução desse percentual.**

No caso concreto, o passivo regulatório, após a aplicação do desconto de 65%, é integralmente compensado pelos créditos regulatórios reconhecidos em favor da concessionária, com saldo de R\$ 4.359.633,24 em favor desta, dispensado expressamente. A obrigação se extingue no ato da compensação, sem qualquer parcela diferida, sem cronograma de pagamentos e sem condição suspensiva à sua eficácia liberatória. O resultado é, portanto, a extinção imediata e integral do passivo regulatório remanescente, equivalente, para todos os efeitos jurídicos e econômicos, a um pagamento à vista.

3.3 Da conformidade com os marcos normativos análogos

O Voto Revisor do Acórdão nº 850/2026 indicou como parâmetros de referência para a adequação do percentual de desconto os normativos da ANTT vigentes durante as negociações, ainda que por analogia, e o histórico de soluções consensuais julgadas pelo Tribunal.

É necessário esclarecer, de início, o contexto e a natureza da invocação dessas normas: nenhum dos instrumentos mencionados incide diretamente sobre os créditos regulatórios e contratuais aqui considerados. Os passivos decorrentes do excedente tarifário, dos danos ao sistema viário e dos montantes recebidos a maior em decorrência de decisão cautelar não são créditos tributários, não estão inscritos em dívida ativa da União e não são objeto de transação tributária ou de cobrança de dívida ativa. O presente acordo tem natureza consensual administrativa, regulatória e contratual, não possuindo, portanto, exigência e liquidez imediata.

Por isso, é necessário esclarecer de forma mais clara as balizas e o racional jurídico aplicado para justificar o valor final que foi alcançado após as negociações levadas a efeito pelas partes, nos exatos termos exigidos pelo Voto Revisor do Acórdão nº 850/2026.

Da totalidade dos valores envolvidos, **apenas R\$ 266.261.427,66, atualizados em fevereiro de 2026, são de multas administrativas transitadas em julgado**. Este valor, é o único que a administração tem certeza e segurança que poderá ser cobrado no futuro.

Foram apenas nestes processos específicos que houve a observância do devido processo legal em sua inteireza, com a conclusão da apuração administrativa dos fatos, exercício do contraditório e da ampla defesa, e uma consolidação final de valores que foram devidamente constituídos na esfera administrativa.

E até mesmo em relação a estes valores devidamente constituídos, podemos dizer que existe um grau de certeza relativo sobre sua exigibilidade futura.

Como é cediço, para que possam ser cobrados em juízo, e alcancem a presunção de certeza, liquidez e exigibilidade, será necessário ainda, nos termos do Art. 10 da Lei nº 10.480, de 2002, a inscrição em dívida ativa a ser realizada pela Procuradoria-Geral Federal, após a análise de cada um dos procedimentos.

Apesar desta ressalva, podemos afirmar que estes valores estão devidamente apurados, e não há margem a dúvidas na esfera administrativa sobre seu montante e sobre a necessidade de pagamento. Tanto que a empresa já teve a possibilidade de impugnar tal cobrança e não obteve êxito, e em todas as fases do acordo não há qualquer desconto em relação a tais valores, exatamente por tal motivo, sendo estes valores tratados de forma apartada.

Ademais, conforme a cláusula 4.39 do Termo de Autocomposição, o pagamento deverá ser realizado em até 60 (sessenta) meses, obrigando-se a ANTT a adotar as medidas para inscrição em dívida ativa e a TPI a requerer o parcelamento junto à PGF, segundo as regras da PGF, em até 30 (trinta) dias após tal inscrição.

Em relação a todos os demais passivos, alguns em maior grau, outros em processos bastante incipientes, não existe certeza administrativa sobre o *quantum debeatur*, exatamente pela necessidade de que se percorra o devido processo legal até sua conclusão.

Diante disto, sem que fosse necessário qualquer procedimento consensual, ou qualquer obrigação adicional, com base apenas em um requerimento administrativo, a empresa já teria a possibilidade de pagamento destes valores com descontos que poderiam ser de 40%, nos termos previstos no art. 83-A, §4º, da Resolução ANTT nº 5.083/2016, com possibilidade de parcelamento administrativo.

Vale dizer, já existe norma sem qualquer condicionante que não pudesse ser cumprido pela concessionária, que já autoriza um desconto de 40% por cento sobre o valor devido.

E esta possibilidade existe dentro de um contexto diferente do pactuado nesta solução consensual. Numa situação regular, a empresa que pleiteia o desconto, **já previsto em regulamento**, teria a oportunidade de permanecer no trecho utilizando os recursos da concessão para realizar o pagamento dos créditos devidos e calculados com o abatimento, o que não ocorre no caso em tela.

Portanto, este é o norte que temos que ter quando analisamos os números. A concessionária que deseja permanecer e regularizar seu passivo, teria direito a 40% de desconto, sem qualquer outro compromisso adicional, nos termos da regulamentação da ANTT. Além disso, tal concessionária poderia dispor das receitas do próprio ativo para realizar o pagamento desses valores parceladamente.

Na solução consensual, por obvio, não é disto que se trata.

A CONCEBRA não terá a oportunidade de permanecer no trecho. E mais, por tudo que foi demonstrado durante todo esse procedimento, o interesse público aponta claramente para a necessidade de sua saída imediata, sob pena de se perpetuar uma situação caótica que causa sérios prejuízos à coletividade.

Vale dizer, se fosse simplesmente para aplicar regulamentos existentes, já haveria a possibilidade de desconto que alcançaria a metade dos débitos, com a permanência da concessionária

Diante deste quadro, existe a necessidade de avançar, pois senão não seria necessário sequer que as partes se sentassem em uma mesa de negociação. E foi isso que o Tribunal de Contas da União muito bem capitaneou nas discussões levadas a efeito durante todo este processo na Secex Consenso.

Buscaram-se normas alternativas para embasar um desconto que viabilizasse o acordo considerando-se as limitações de fluxo de caixa, em virtude da saída da empresa. Ressalta-se que esse foi o primeiro caso de Solução Consensual de concessão rodoviária em que não se permitirá a participação do controlador atual no processo competitivo do contrato otimizado. Ou seja, toda a recuperação de créditos se faz sem utilizar as receitas da exploração, mas com patrimônio do controlador original do ativo que deixará de operá-lo a partir de 16/12/2026.

Como alertamos, existe a necessidade da saída imediata daqueles que operam essa concessão, seja pela porta do processo competitivo, seja por nova licitação.

A norma que serviu de amparo para as negociações foi a **Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020, regulamentada atualmente pela Portaria Normativa AGU nº 130, de 08 de abril de 2024**. Esta norma permite a concessão de descontos **nos créditos de difícil recuperação**, nos termos do seu Art. 11, que podem chegar até o montante de 65%, com prazo de pagamento de 120 meses, nos termos do §2, II e III, do mesmo artigo da lei.

Mas não é só esta norma que segue neste caminho.

Para empresas em recuperação judicial - que não é o caso da Concebra, por ora, mas pode servir de parâmetro - temos o Art. 10-C, I e II da lei nº 10.522, de 2002, acrescidos pela Lei nº 14.112, de 2020, que autoriza **desconto de até 70%**, com prazo de 120 meses.

Ainda podemos vislumbrar o Art. 22, a Lei nº 14.973, de 16 de setembro de 2024, que foi regulamentado pela Portaria Normativa AGU nº 150, de 03 de outubro de 2024, que tratou da chamada transação extraordinária, permitindo a concessão de 65% de desconto com pagamento à vista, sem **que se olhasse para a capacidade de pagamento ou recuperabilidade dos créditos**, que se deixe registrado. Esta lei presumiu a irrecuperabilidade dos créditos nos termos do caput do dispositivo, o que a tornou um pouco mais restritiva em relação aos prazos para pagamento.

E por fim, mais recentemente, a **Portaria Normativa AGU nº 214, de 2026**, que trata da transação por relevante interesse regulatório, que tangencia o tema, e também é fonte interpretativa a ser observada. Esta norma não só pode, como deve nortear a condução de processos regulatórios como o presente, pois foi editada exatamente para problemas de alta complexidade que envolvam as Agências Reguladoras, e que também autoriza a concessão de descontos e prazos de pagamento naqueles mesmos patamares. Isso tudo desde que presentes o interesse regulatório a ser aferido por ato complexo.

Vale dizer, existe uma gama de normas jurídicas que autorizam que se conceda até 70% de desconto, com prazos de pagamento estendidos em até 120 meses (podendo ser maiores em determinadas situações), para créditos de difícil recuperação. Apesar destas normas não serem aplicadas diretamente ao caso concreto, não há dúvidas que não só podem como devem servir de base analógica para que se alcance aquilo que a administração pode fazer em casos semelhantes.

E é exatamente neste contexto que este processo se encontra.

Estes créditos que aparentemente acreditamos ser possível receber no futuro, sequer estão constituídos, ainda tem que passar por um processo administrativo custoso e possivelmente podem ser questionados na via judicial.

Por tais motivos, estes créditos devem ser considerados de **difícil recuperação**.

Neste diapasão, não há dúvidas que existe a real possibilidade de o poder público não receber nenhum valor ao final deste conflito, o que seria catastrófico em termos financeiros e do interesse público dos usuários do serviço público.

Além do que, nos parece igualmente evidente o relevante interesse regulatório neste caso, dado todo o contexto que nos encontramos atualmente, com uma via simplesmente sem conservação colocando em risco a vida dos usuários.

Diante deste norte legal e fático, que deve guiar as decisões dos gestores públicos, acreditamos que não é só possível, mas necessário, que se autorize a redução dos valores no patamar de 65% para os débitos regulatórios, principalmente pelos avanços em relação a primeira negociação, que vão ao encontro das recomendações do Tribunal de Contas da União, que sempre tem um olhar muito cauteloso e seguro em suas determinações.

O que se propõe é, portanto, o emprego da analogia, enquanto método de integração jurídica previsto no art. 4º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. A analogia é legítima quando o caso lacunoso e o caso regulado compartilham a mesma razão de ser. No plano das soluções consensuais administrativas, a analogia com normas de transação, e são inúmeras, é particularmente adequada, pois o objetivo central de ambas é idêntico: permitir ao Estado recuperar créditos de difícil ou incerta recuperação em condições econômicas superiores às do litígio, mediante concessões recíprocas que produzam resultado eficiente para o interesse público.

Embora o contexto seja diverso, a *ratio* das diversas normas é a mesma: o máximo desconto se vincula ao máximo de certeza e liquidez do recebimento, que é precisamente o que a compensação integral proporciona. A analogia é, portanto, adequada, e o resultado obtido, a extinção integral por compensação sem parcelas, satisfaz a condição que, nas normas análogas, autoriza o desconto máximo.

Vale dizer, como explicado no item anterior, **há um pagamento à vista dos valores devidos a este título**, o que por toda a legislação citada, **autoriza que seja dado um desconto no patamar concedido**, dado que estes créditos estão sendo liquidados em parcela única, e são considerados de difícil recuperação ou serão irrecuperáveis em caso de frustrado o acordo.

A conformidade com os precedentes desta Corte é igualmente verificável. O Voto Revisor registrou que, em ao menos dois casos homologados pelo Plenário, a saber, ECO101 (Acórdão nº 1.996/2024) e Régis Bittencourt (Acórdão nº

2.206/2025), adotou-se desconto de 40% sobre passivos regulatórios de concessionárias que, embora inadimplentes em graus variados, não apresentavam o quadro de litigiosidade extrema, de investigações criminais em curso e de resistência sistemática ao cumprimento das obrigações que caracterizou a relação com a Concebra. No caso da Via Brasil (Acórdão nº 11/2026), homologado pelo próprio Plenário durante o processamento do presente acordo, foi admitido desconto de 50% sobre as multas aplicadas pela ANTT. O percentual de 65% adotado no presente caso, aplicado sobre passivo de recuperabilidade reconhecidamente incerta e condicionado à extinção integral e imediata por compensação, é, nesse contexto, proporcional e razoável, e superior, em seu resultado prático para a Administração, ao que seria obtido com percentuais nominalmente menores aplicados sobre parcelamentos de longo prazo.

3.4 Do tratamento específico dos PAS ativos: aplicação direta da Resolução ANTT nº 5.083/2016

O apartamento dos PAS ativos para regime próprio e a aplicação do desconto de 40% previsto no art. 83-A, §4º, da Resolução ANTT nº 5.083/2016 constituem aplicação direta do marco regulatório setorial competente, em conformidade com o critério expressamente indicado pelo item 9.1.1 do Acórdão nº 850/2026. A Resolução nº 5.083 é norma regulatória da própria ANTT, editada no exercício de suas competências legais, que estabelece parâmetros objetivos para a concessão de desconto em processo administrativo sancionador, fixando redução de 40% para o autuado que opte voluntariamente pela adesão ao sistema de notificação eletrônica da Agência, com quitação em prazo máximo de cinco anos.

Os créditos decorrentes dos PAS ativos, atualizados para R\$ 351.000.771,27 em fevereiro de 2026 e com valor pós-desconto de R\$ 210.600.462,76, serão inscritos exclusivamente em nome da TPI, que assume diretamente a responsabilidade pelo adimplemento das obrigações deles decorrentes, e parcelados administrativamente junto à ANTT no prazo máximo de cinco anos. A inscrição exclusivamente em nome da controladora, e não da SPE Concebra, amplia as garantias patrimoniais do Poder Público e reforça a efetividade da recuperação dos créditos sancionatórios, ao passo que permite que a SPE seja leiloadada sem esse passivo, conferindo plena atratividade ao mercado.

O tratamento diferenciado entre os PAS ativos e os demais componentes do passivo regulatório é juridicamente coerente. Os PAS ativos são obrigações de natureza sancionatória ainda não transitadas em julgado administrativo, cuja liquidez e exigibilidade são, por isso, distintas das obrigações de origem contratual e tarifária que compõem o restante do passivo. Essa distinção de natureza já se refletia na própria arquitetura do acordo original, que conferiu aos PAS com trânsito em julgado tratamento destacado e autônomo em relação ao passivo regulatório

geral, com assunção direta pela TPI e inscrição em dívida ativa para parcelamento junto à Procuradoria-Geral Federal.

A disciplina ora estabelecida para os PAS ativos guarda coerência com essa mesma lógica, ao submetê-los a regime próprio fundado na Resolução ANTT nº 5.083/2016, e acresce ao conjunto de garantias anteriormente previsto no acordo uma obrigação adicional em favor do Poder Público, na medida em que os créditos sancionatórios ainda em apuração, que no acordo original integravam o passivo regulatório sujeito ao desconto de 65%, passam agora a ser exigidos integralmente, com desconto máximo de 40% e prazo de parcelamento limitado a cinco anos, com inscrição exclusiva em nome da TPI.

A diferenciação de regime jurídico entre categorias de passivos com naturezas distintas atende ao princípio da motivação e à exigência de proporcionalidade que permeia o Acórdão nº 850/2026.

3.5 Da adequação do seguro-garantia como modalidade de garantia do passivo regulatório

O Voto Revisor do Acórdão nº 850/2026 condicionou a homologação à apresentação de fundamentação exaustiva sobre as garantias a serem aceitas, com enfrentamento dos riscos de execução do seguro-garantia apontados pela AGU. O Parecer nº 214/2025 da PF-ANTT registrou o histórico de dificuldades da Agência no acionamento dessa modalidade e o compromisso, assumido em julho de 2025, de aceitar exclusivamente garantias líquidas. Os parágrafos seguintes enfrentam esses pontos.

O seguro-garantia é modalidade expressamente prevista no ordenamento jurídico para contratos administrativos e disciplinada, no que respeita à sua aceitação pela Administração Federal, pela Portaria Normativa PGF/AGU nº 41/2022 e, no âmbito da cobrança de dívida ativa, pela Portaria PGFN/MF nº 2.044, de 30 de dezembro de 2024. Ambos os instrumentos estabelecem requisitos que eliminam as principais causas históricas de resistência ao pagamento pelas seguradoras, a saber, atualização automática do valor garantido, manutenção da vigência independentemente do pagamento do prêmio, renovação automática enquanto houver risco a cobrir, eleição de foro na Justiça Federal com vedação de arbitragem, e caracterização do sinistro pelo simples inadimplemento da obrigação garantida, sem exigência de trânsito em julgado ou procedimento administrativo prévio. A convergência entre os dois marcos normativos demonstra que o ordenamento federal, em suas diferentes frentes de cobrança, reconhece o seguro-garantia como instrumento dotado de executabilidade suficiente quando contratado com observância dos requisitos neles previstos. **As dificuldades**

históricas da Agência decorrem de fragilidades nas condições contratuais de apólices anteriormente aceitas, não de uma impossibilidade estrutural do instrumento.

No plano jurisprudencial, o STJ, no REsp nº 2.098.945/SP afetado ao Tema Repetitivo nº 1.203, assentou que o seguro-garantia, quando cobre o valor atualizado acrescido de 30%, equipara-se ao depósito em dinheiro para fins de garantia de crédito não tributário. Embora o precedente trate do contexto de execução fiscal, a *ratio* do entendimento é diretamente aplicável: o instrumento, quando regularmente constituído, tem liquidez e certeza equivalentes às das garantias em espécie.

A garantia prevista na cláusula 4.31 do Termo **observa os requisitos essenciais de executabilidade**: vigência anual com renovação automática obrigatória até 30 dias antes do vencimento de cada parcela; vencimento antecipado de todas as dívidas cobertas na hipótese de não renovação; e execução imediata pela ANTT em caso de inadimplemento, independentemente de notificação prévia ou procedimento administrativo, nos termos da cláusula 8.7. A seguradora deverá ser autorizada pela SUSEP, nos termos da cláusula 8.6 do Termo. A regularidade da seguradora perante a SUSEP será aferida por ocasião da aceitação de cada apólice, mediante apresentação de certidão que ateste sua situação cadastral, nos termos do art. 7º da Portaria Normativa PGF/AGU nº 41/2022 e do art. 6º da Portaria PGFN/MF nº 2.044/2024. A ocorrência de apontamentos que indiquem irregularidade da seguradora perante o órgão regulador impedirá a aceitação ou renovação da apólice, assegurando que a garantia seja, em todo momento, prestada por entidade em condições regulatórias adequadas para honrar suas obrigações.

3.6 Da síntese: adequação integral às condicionantes do Acórdão nº 850/2026

O resultado da negociação pós-Acórdão satisfaz, em sua integralidade, as condicionantes fixadas pelo item 9.1 do Acórdão nº 850/2026. O percentual de desconto de 65% aplicado sobre o passivo regulatório remanescente encontra motivação objetiva, transparente e suficiente na Portaria Normativa AGU nº 150/2024, aplicada por analogia, além de ser compatível com a qualificação jurídica do resultado como extinção por compensação equivalente a pagamento à vista, que é exatamente a condição que, nas normas análogas, autoriza o desconto máximo. O tratamento dos PAS ativos com desconto de 40% e parcelamento em até cinco anos aplica diretamente a Resolução ANTT nº 5.083/2016, norma regulatória setorial específica. As garantias a serem aceitas serão motivadas pela ANTT nos termos requeridos pelo item 9.1.2 do Acórdão, com enfrentamento dos riscos de execução apontados pela AGU.

4. CONCLUSÃO

Diante do exposto, conclui-se que a solução consensual ora apresentada atende integralmente às condicionantes estabelecidas pelo Acórdão nº 850/2026-TCU-Plenário, promovendo adequação substancial da modelagem originalmente submetida ao Tribunal, especialmente no que se refere à motivação dos percentuais de desconto, à individualização dos regimes jurídicos aplicáveis aos diferentes passivos e à compatibilização da proposta com os marcos normativos e precedentes indicados no Voto Revisor.

A reestruturação promovida após o Acórdão permitiu conferir maior objetividade, segurança jurídica e aderência regulatória à solução negociada, mediante segregação dos Processos Administrativos Sancionadores ativos, ainda pendentes de constituição definitiva, por meio da aplicação da Resolução ANTT nº 5.083/2016, e manutenção de tratamento integralmente conservador em relação às multas já transitadas em julgado administrativo, as quais permanecerão sujeitas aos mecanismos ordinários de inscrição em dívida ativa e cobrança pela Procuradoria-Geral Federal.

No que se refere ao passivo regulatório remanescente, a solução construída observa racionalidade econômica e efetividade prática compatíveis com a realidade concreta da concessão e com o elevado grau de incerteza associado à recuperabilidade dos créditos discutidos. A compensação integral entre créditos e débitos regulatórios, com extinção imediata das obrigações recíprocas, produz resultado equivalente ao pagamento à vista, circunstância que justifica, à luz dos referenciais normativos utilizados por analogia, a manutenção do percentual de desconto de 65%.

A solução proposta revela-se particularmente vantajosa para a Administração Pública quando comparada aos cenários alternativos de prolongamento da litigiosidade e manutenção do conflito regulatório, hipóteses em que subsistem riscos concretos de frustração da recuperação dos créditos, agravamento da deterioração operacional da concessão e perpetuação da instabilidade jurídica e regulatória atualmente existente.

Cumprе destacar, ainda, que a modelagem adotada amplia, em aspectos relevantes, as garantias originalmente previstas em favor do Poder Público. Isso porque os PAS ativos passam a ser exigidos diretamente da controladora TPI, com desconto limitado a 40%, e parcelamento restrito a cinco anos, em regime mais gravoso do que aquele inicialmente concebido no âmbito da proposta consensual originária, ao mesmo tempo em que os débitos definitivamente constituídos permanecem submetidos aos instrumentos ordinários de cobrança estatal.

Em termos práticos, os ajustes decorrentes do Acórdão incrementam os créditos a serem recuperados pela ANTT. No acordo original, considerava-se o pagamento de R\$ 163,8 milhões (mai/2025) em 8 anos com parcelamento

customizado (mais concentrado nos anos finais) ao passo que no novo acordo, considera-se o valor de R\$ 210,6 mi (fev/2026) com parcelamento linear em 5 anos. Quanto aos valores a serem pagos diretamente à PGF conforme o seu regramento, considerava-se o valor de R\$ 228,8 mi (mai/2025) que passam a R\$ 266,3 mi (fev/2026) no novo ajuste, além dos valores para compensações da Infinita Highway.

Em suma, **novo valor total a ser pago à União pela TPI sai de R\$ 422,8 mi (mai/2025) para R\$ 507,8 mi (fev/2026)**, além de R\$ 948,7 mi compensados por meio dos créditos regulatórios reconhecidos pela ANTT (vide tabelas síntese anexas). Como consequência, as garantias também serão majoradas para cobrir o montante adicional. Assim, **recupera-se valor superior em prazo menor, com aderência aos normativos existentes e atende-se o Acórdão nº 850/2026-TCU-Plenário na sua plenitude.**

Cabe destacar que as demais condições previstas no termo de autocomposição, como o aporte a ser realizado pela TPI no caixa da CONCEBRA para a sua sustentabilidade econômico-financeira e os compromissos assumidos na transição do ativo, serão integralmente mantidas.

Adicionalmente, a proposta preserva integralmente a continuidade do processo de transição da concessão e contribui para a imediata estabilização regulatória do ativo, permitindo solução pragmática para controvérsia de elevada complexidade, sem afastar os mecanismos de responsabilização aplicáveis, nem comprometer a tutela do interesse público.

Diante dessas considerações, entende-se que a proposta reúne elementos suficientes para demonstrar sua conformidade com as determinações fixadas pelo Tribunal de Contas da União e sua adequação aos princípios da eficiência, da razoabilidade, da segurança jurídica e da consensualidade administrativa, razão pela qual se submete a presente Nota Informativa à apreciação superior, para avaliação e adoção dos encaminhamentos cabíveis.

GUILHERME THEO RODRIGUES SAMPAIO
Diretor-Geral da ANTT

GEORGE SANTORO
Ministro dos Transportes

ANEXO – TABELAS SÍNTESE

SÍNTESE DO ACORDO PRÉ-ACÓRDÃO

VALORES CONSTANTES DO TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO	
	Em R\$
Valor dos passivos regulatórios (com desconto)	Valores em Maio/2025
Dano ao sistema viário	-784.077.989,26
Montante recebido a maior, em decorrência de Decisão Cautelar	-403.729.607,41
Excedente tarifário	-1.434.663.676,52
PAS ativos	-377.276.617,27
Total (sem desconto)	-2.999.747.890,46
Total (com desconto de 65%)	-1.049.911.761,66
Ativo regulatório	
Investimento em bens reversíveis não amortizado	776.875.402,00
Pleitos de reequilíbrio	30.186.374,47
Receita tarifária estimada - TCP	23.112.469,00
Total	830.174.245,47
Saldo do passivo regulatório (parcelado administrativamente em 8 anos)	-219.737.516,19
Pagamento estimado com crédito regulatório (cláusula 6.6 do termo de autocomposição)	55.908.008,00
Saldo do passivo regulatório parcelado em 8 anos	-163.829.508,19
Valor dos passivos regulatórios (sem desconto)	
Multas transitadas em julgado	-228.776.479,63
Infinita Highway	-30.207.359,72
Valor a pagar de passivo regulatório, incluindo Infinita Highway	- 422.813.347,54

SÍNTESE DO ACORDO PÓS-ACÓRDÃO

VALORES DO TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO ATUALIZADOS	
	Em R\$
Valor dos passivos regulatórios	Valores atualizados para Fevereiro/26
	TOTAL
Dano ao sistema viário	-819.774.071,20
Montante recebido a maior, em decorrência de Decisão Cautelar	-414.879.813,68
Excedente tarifário	-1.475.887.033,95
Total (sem desconto)	-2.710.540.918,83
Total (com desconto de 65%) para pagamento à vista mediante compensação com créditos regulatórios	-948.689.321,59
Crédito regulatório	Valores atualizados para Fevereiro/26
Investimento em bens reversíveis não amortizado	831.181.101,00
Pleitos de reequilíbrio	31.240.204,41
Receita tarifária estimada - TCP (cláusula 7.3.f do termo de autocomposição)	30.303.246,30
Receita tarifária estimada - reajuste (cláusula 6.6 do termo de autocomposição)	60.324.403,12
Total utilizado para compensação dos passivos regulatórios	953.048.954,83
PAS ativos*	Valores atualizados para Fevereiro/26
PAS ativos (sem desconto)	-351.000.771,27
PAS ativos com desconto 40%	-210.600.462,76
Valor dos passivos regulatórios (sem desconto)	Valores atualizados para Fevereiro/26
Multas transitadas em julgado**	-266.261.427,66
Infinita Highway	-30.970.259,67
Valor a pagar de passivo, incluindo Infinita Highway	-507.832.150,09