

MINUTA

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
CONTRATO REFERENTE AO EDITAL nº 04/2013

Termo Aditivo nº 004/2026

* MINUTA DE DOCUMENTO

4º TERMO
ADITIVO AO
CONTRATO
REFERENTE AO
EDITAL Nº
004/2013 QUE
ENTRE SI
CELEBRAM A
UNIÃO, POR
INTERMÉDIO
DA AGÊNCIA
NACIONAL DE
TRANSPORTES
TERRESTRES –
ANTT E A
CONCESSIONÁRIA
DAS RODOVIAS
CENTRAIS DO
BRASIL S.A. -
CONCEBRA.

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, representada por seu Diretor-Geral, Sr. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO, e a CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A. - CONCEBRA, representada por seu Diretor-Executivo, o Sr. THIAGO VITORELLO, e pelo Diretor-Presidente, o Sr. ODENIR JOSÉ SANCHES, e **CONSIDERANDO QUE** Contrato de Concessão celebrado em 31 de janeiro de 2014, oriundo do Edital de Concessão nº 004/2013, para exploração do sistema rodoviário BR-060/153/262/DF/GO/MG, passou por processo de otimização contratual que culminou com o Termo de Autocomposição aprovado pelo Acórdão TCU nº 1.873/2026-Plenário, **RESOLVEM** celebrar o presente **TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO**, mediante as cláusulas e condições a seguir estabelecidas.

CLÁUSULA PRIMEIRA

DO OBJETO E PRAZO

- 1.1. O presente Termo estabelece as condições transitórias para a prestação dos serviços concedidos, preservando a continuidade do serviço público no trecho Rota do Pequi (BR-153/060/DF/GO, trecho Brasília-Goiânia, compreendendo aproximadamente 210 km).
- 1.2. O prazo de vigência deste aditivo será até a conclusão do processo competitivo, seja com a troca de controle ou assunção por uma nova Sociedade de Propósito Específico, ou até 16 de dezembro de 2026, o que ocorrer primeiro

CLÁUSULA SEGUNDA

DA TARIFA DE PEDÁGIO

2.1. Durante a vigência deste Termo Aditivo, serão mantidas, no trecho da Rota do Pequi, as tarifas de pedágio atualmente praticadas nas Praças de Pedágio P1 e P2, conforme o quadro abaixo:

Quadro 1: Tarifa de pedágio para a categoria 1,- a vigorar na vigência deste Termo:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa Arred. (R\$)
Praça 1	106,65	7,40
Praça 2	78,35	5,40

2.2 Será considerado, apenas para fins de abatimento do passivo regulatório, um reajuste das tarifas de pedágio de 1º de agosto de 2025 até a saída do atual controlador TPI, observando a variação do IRT (Índice de Reajuste Tarifário) entre março de 2023 e agosto de 2025, o que resultará nas tarifas estipuladas no quadro abaixo, para categoria 1 de veículos, com a ressalva de que tais tarifas não terão efeito nas praças de pedágio :

Quadro 2: Tarifa de pedágio para a categoria 1 – sem efeito nas praças:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa Arred. (R\$)
Praça 1	106,65	8,30
Praça 2	78,35	6,10

2.3. Para fins do disposto no inciso III do art. 11 do Decreto nº 9.957/2019, as Tarifas Calculadas por praça de pedágio, as quais consideram a suspensão das obrigações de investimentos não essenciais, são as tarifas de pedágio atualmente em vigor, de forma a não gerar excedente tarifário durante o período de vigência deste Termo aditivo.

CLÁUSULA TERCEIRA

DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

3.1. A CONCESSIONÁRIA, durante o período de transição, deverá manter as obrigações de parâmetros de desempenho da conservação e operação, conforme itens a seguir:

3.1.1 Parâmetros de Conservação:

Elemento	Atividades de Conservação	Segmento
Pavimento	Reparar panelas e afundamentos plásticos em pontos localizados, efetuar remendos em áreas localizadas, efetuar varredura constante na rodovia para mitigar riscos ao tráfego relacionados a pavimentos.	Pista principal, marginais e acessos de responsabilidade da concessionária
Sinalização e elementos de proteção e segurança	Conservar a sinalização horizontal, vertical e aérea (incluindo a manutenção de tachas e tachões retrorrefletivos, balizadores e delineadores quando necessário), e dos dispositivos de segurança já instalados, como defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos antiofuscantes e atenuadores de impacto.	Todo o segmento da concessão
Obras de arte especiais	Preservar a qualidade das obras de arte especiais da rodovia executando serviços do tipo limpeza geral, roçada e capina dos encontros, limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem, limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio, substituição eventual de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados, reparos em barreiras e defensas e no sistema de drenagem, recomposição em taludes de encontro, pequenas recomposições no pavimento.	Todas as OAEs sob responsabilidade da empresa concessionária
Sistema de drenagem e obras de arte correntes	Conservar o sistema de drenagem e as obras de arte correntes da rodovia, executando serviços do tipo conservação de drenagem superficial, limpeza de sarjetas, meios-fios, valetas e bueiros. Recomposição de obras de drenagem superficial e de bueiros em estado precário.	Todo o segmento da concessão
Terraplenos e estruturas de contenção	Conservar os terraplenos e obras de contenção, executando serviços do tipo limpeza de dispositivos de drenagem, remoção de vegetação e entulhos próximo ao acostamento ou faixas de rolamento da rodovia, prevenção de erosão e prevenção de deslizamentos.	Todos os terraplenos sob responsabilidade da concessão em seu segmento rodoviário

Canteiro central e faixa de domínio	Conservar o canteiro central e a faixa de domínio, executando serviços como poda, roçada e capina em toda a extensão da rodovia em, no mínimo 4m da largura, em ambos os lados da rodovia, contados a partir do bordo externo do acostamento e nos canteiros centrais. Conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio. Preservação da faixa de domínio com relação a novas ocupações irregulares. A vegetação rasteira em acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem deve ter comprimento inferior a 20cm numa largura mínima de 10m.	Todo o segmento da concessão
Edificações e instalações operacionais	Reparar e conservar rotineiramente os elementos componentes das edificações e instalações de apoio da Concessionária e seus respectivos equipamentos, incluindo os postos e delegacias da PRF, os postos de pesagem, os postos de fiscalização da ANTT e as praças de pedágio, efetuando serviços do tipo substituição de lâmpadas, luminárias, tomadas e chaves das áreas internas e externas, reparos ou substituição das louças e metais utilizados nas instalações hidrossanitárias, limpeza de todas as instalações e áreas utilizadas pela Concessionária, inclusive quanto a conservação de vias e jardins, com coleta do lixo gerado. Limpeza e desobstrução das redes de esgoto e de águas pluviais e pintura e eventuais reparos nas estruturas, alvenarias, coberturas, pisos, revestimentos, esquadrias.	Todas as edificações sob responsabilidade da concessão em seu segmento rodoviário
Sistemas elétricos e de iluminação	Conservar os sistemas elétricos (incluindo as linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação sob responsabilidade da empresa concessionária por meio de serviços do tipo limpeza, substituição ou conserto de qualquer peça ou componente defeituoso ou desgastado, limpeza de luminárias, substituição de lâmpadas ou luminárias, tratamento antiferruginoso de postes, substituição de postes, substituição de conectores, disjuntores ou fusíveis, substituição de reatores, contadores e de cabeamento, reparos na tubulação de passagem de cabos, reparos relacionados a vandalismos em faixa de domínio, reparo ou substituição de painéis de comando e quadros elétricos, conservação dos sistemas de proteção contra descargas atmosféricas, reparo e substituição de subestações e transformadores, reparo e substituição de conjuntos motorgeradores.	Todos os sistemas elétricos sob responsabilidade da concessão em seu segmento rodoviário

3.1.2 Parâmetros de Operação:

Centro de Controle Operacional - CCO	Escopo: Operacionalização e Manutenção do CCO da Concessionária. Parâmetros Técnicos: 1. Coordenação geral e monitoração de todas as atividades da Rodovia, mediante recebimento das informações, análise e tomada de decisões para solução dos problemas; 2. Concentração dos meios de comunicação com os usuários e equipes; 3. Manutenção de banco de dados informatizado para balizar as ações a serem tomadas; 4. Gerenciamento do SIG; 5. Espaço físico capaz de abrigar pessoas e equipamentos eletrônicos de comunicação que utilizem recursos de informática para processar e armazenar os dados recebidos do ambiente rodoviário e transformá-los em informações perceptíveis ao operador, tais como painel com display gráfico, monitores de vídeo, mesas e consoles de radiocomunicação, dispositivos de telefonia e de telecomunicações, além de painel eletrônico de situação; 6. Instalações completas para a PRF, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da Rodovia; 7. Todos os elementos, equipamentos e componentes do CCO deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade; 8. O CCO manterá profissionais qualificados e atendimento permanente durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, nos sete (07) dias da semana, durante todo o ano, incluindo sábados, domingos e feriados.
Equipamentos e Veículos da administração	Escopo: Operacionalização e Manutenção de móveis, equipamentos e veículos já adquiridos e instalados para a administração da operação da Rodovia. Parâmetros Técnicos: 1. Dimensionamento dos móveis, equipamentos e veículos conforme a estrutura administrativa da Concessionária; 2. Veículos de inspeção equipados com GPS, equipamentos de sinalização de emergência noturnos e diurnos; 3. Todos os móveis, equipamentos e veículos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade.

Sistemas de controle de tráfego	Escopo: Operacionalização do sistema de controle de tráfego já implantado com o objetivo de controlar e monitorar o trânsito de veículos no Sistema Rodoviário. Integram o sistema de controle de tráfego: (i) equipamentos de detecção e sensoriamento de pista; (ii) painéis fixos de mensagens variáveis; (iii) painéis móveis de mensagens variáveis; (iv) sistema de inspeção de tráfego; e (v) sistema de controle de velocidade. Parâmetros Técnicos: 1. As informações captadas pelo sistema de controle de tráfego deverão ser acessadas em tempo real pelo CCO; 2. Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional. Poderão ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT; 3. Deverá possuir equipamentos de registro de dados e informações, integrados ao sistema de telecomunicações, ao Sistema de Assistência ao Usuário, aos demais sistemas de monitoração, e ao CCO, com funcionamento durante 24 horas por dia, a partir de sua implantação e até o final do prazo da Concessão; 4. Todos os equipamentos e veículos utilizados nos sistemas de controle de tráfego deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e modernidade; 5. Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação, que é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego, de pelo menos 90 minutos; 6. Em qualquer ponto da Rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 viaturas, não poderá ser superior a 1 hora. 7. A somatória do tempo de interrupção dos sistemas de detecção e sensoriamento de pista, de PMVs fixos e de CFTV não poderá ser superior a 24 horas por mês, em cada sistema; 8. A somatória do tempo de interrupção de funcionamento dos equipamentos que integram o sistema de controle de tráfego não poderá ser superior a 24 horas por mês.
Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista	Escopo: Operacionalização e manutenção dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista. Parâmetros Técnicos: 1. Os equipamentos deverão realizar contagens volumétricas, bem como medições de velocidade e densidade de veículos no Sistema Rodoviário; 2. Deverão dispor das funções de análise automática de tráfego; 3. Os equipamentos com interrelação de dados deverão fornecer as seguintes informações: contagem veicular, velocidade dos veículos, classificação dos veículos, determinação do intervalo de tempo entre veículos, determinação do comprimento dos veículos, densidade de tráfego por intervalo de tempo. Deverão ser fornecidos à ANTT, mensalmente: 1. Relatórios gerenciais e estatísticos: os dados estatísticos de volume de tráfego serão emitidos e classificados por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus) e por faixas de velocidade e de horário, em modelos e formulários próprios, a serem definidos pela ANTT; 2. Relatórios de funcionamento de todos os equipamentos instalados.

Painéis Fixos de Mensagens Variáveis	Escopo: Operação e Manutenção de Painéis de Mensagens Variáveis (PMVs) na Rodovia. Parâmetros Técnicos: 1. O dispositivo deverá permitir, com conforto e segurança, a opção de saída da Rodovia em casos de interrupção do tráfego por qualquer motivo; 2. As mensagens deverão ser programadas pelo CCO e exibidas pelos PMVs de forma intermitente, com informações sobre ocorrências ou informes de interesse dos usuários; 3. As mensagens podem ser: a. Permanentes, identificadas com as mensagens básicas para as situações normais de operação (educativas, serviços, regulamentares); b. Pré-programadas, identificadas com as mensagens previstas, fundamentadas na experiência operacional, sendo de acionamento rápido (neblina, acidentes, velocidade permitida, proibições, condições da via, interdições de faixas); c. Semiprogramadas, identificadas com as mensagens previstas e com necessidade de alguma aferição (por exemplo, acidente na pista a 1 km); d. Programáveis, identificadas com as mensagens não repetitivas, utilizadas apenas uma vez, referentes a eventos não rotineiros, podendo ser programadas antecipadamente ou no momento do evento. 4. Seu regime de operação deverá ser permanente, de modo a não comprometer o padrão de segurança do trecho; 5. Deverão ser utilizados painéis com dispositivos em tecnologia LED (Light Emitting Diod), dispostos na forma de matrizes gráficas, montados sobre estrutura de alumínio resistente a ambiente agressivo; 6. Os painéis deverão ter as seguintes características técnicas: a. Tela com LEDs de alta luminosidade agrupados, cujo índice de luminosidade poderá ser ajustado em função da luminosidade ambiente; b. O painel deverá permitir a configuração de sinais de trânsito conforme especificado no CTB, apresentando cluster dos símbolos nas cores verde, vermelha, amarela (âmbar) não ofuscante; c. Visibilidade e Legibilidade superiores a 300 m à velocidade de 80 km/h, sob qualquer condição climática, durante o dia ou à noite. d. Área mínima de 12,6 m², e. Conter modos de apresentação fixo, piscante, sequencial, brilhante, “roll-up” e “roll-down”. 7. Os painéis deverão ser instalados em estruturas de pórticos ou outras estruturas similares de sustentação de sinalização aérea, localizados a distância regulamentar da linha do bordo do acostamento.
Painéis Móveis de Mensagens Variáveis	Escopo: Operacionalização e manutenção de painéis do tipo móvel, para atender situações especiais do Sistema Rodoviário. Parâmetros Técnicos: 1. Oferecer ao usuário em tráfego informação instantânea e atualizada sobre as condições de operação do Sistema Rodoviário em locais não contemplados com PMVs fixos; 2. Os PMVs móveis deverão ser localizados em carretas dotadas de engate e ser acionados e controlados pelo CCO; 3. A localização deverá ser definida em função da necessidade de fornecimento de informações ao usuário em situações de emergência, de realização de obras e serviços, entre outras; 4. O regime de operação dos PMVs móveis deverá ser permanente, após entrada em funcionamento, enquanto se configurar sua necessidade; 5. Os trechos de pista dupla, com maiores volumes de tráfego, devem contar com PMVs móveis, para as situações de emergência em pontos cuja eficácia dos fixos é proporcionalmente menor. 6. Os PMVs móveis deverão ter as mesmas características técnicas dos PMVs fixos, à exceção de: a. Área mínima de 5 m², b. Conter no mínimo os modos de apresentação fixo, piscante e sequencial, c. Dispor de alimentação elétrica própria, com autonomia mínima de 12 horas de operação.

Sistema de Inspeção de Tráfego	Escopo: Disponibilização de equipe e de uma frota de veículos de inspeção de tráfego, tipo utilitário, para percorrer diuturnamente toda a extensão da Rodovia, com o objetivo de detectar quaisquer tipos de ocorrências, tanto na pista quanto na faixa de domínio, efetuando o registro de problemas e o eventual acionamento de recursos adicionais de apoio e de sinalização em situações de emergência, para orientação do tráfego. Parâmetros Técnicos: 1. Os veículos deverão percorrer o trecho concedido com velocidade média de cerca de 75% da velocidade máxima da Rodovia. Na hipótese de atendimento de uma ocorrência, com a necessidade de paralisação de uma das viaturas, essa velocidade deverá ser ultrapassada pelas demais, que deverão se adequar à situação, com a inclusão, se necessário, de um novo veículo de inspeção ao sistema, de forma a manter a frequência de inspeção estabelecida; 2. Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, desconsiderando as áreas de sombra presentes na rodovia, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas; 3. A inspeção de tráfego deverá obedecer a uma escala pré-estabelecida e ser acionada, também, em situações de emergência; 4. A escala deverá ser definida para que todos os pontos da Rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso de 90 minutos para passar no mesmo ponto da Rodovia, se pista simples, e no mesmo ponto e sentido, se pista dupla, em condições normais de operação; 5. Deverá ser continua e sem interrupções, durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana; 6. As equipes responsáveis por estes serviços deverão trabalhar uniformizadas; 7. As atividades deverão estar referenciadas, dentre outras, às seguintes diretrizes setoriais: a. Identificar eventuais problemas rotineiros de sinalização, de pavimento, de equipamentos eletroeletrônicos, de segurança, detritos na pista, de ocupação irregular da faixa de domínio e área não edificante da Rodovia etc.; b. Prestar pronto atendimento aos usuários da Rodovia, orientando-os quanto a situações operacionais críticas; c. Acionar mecanismos e recursos operacionais adequados com a máxima urgência; d. Propiciar ao usuário condições de segurança e de conforto, especialmente em situações de emergência; e. Efetuar sinalização de emergência em situações de risco à circulação. 8. Uma vez detectada uma ocorrência, a equipe de inspeção deverá prestar auxílio básico no local e deverá acionar os serviços necessários, utilizando os meios de comunicação disponíveis; 9. Os critérios de utilização e posicionamento dos sinais e dispositivos deverão obedecer ao Manual de sinalização de obras e emergências do DNIT 10. A sinalização temporária de emergência (acidentes em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos -panes em veículos sobre a faixa de rolamento, obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de: a. Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; b. Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrentes de situações inesperadas.
Sistema de circuito fechado de TV	Escopo: Operacionalização e manutenção do CFTV, que se destina ao monitoramento visual do tráfego nas vias e das edificações existentes na faixa de domínio. Parâmetros Técnicos: 1. Deve-se manter em operação as 95 (noventa e cinco) câmeras no trecho rodoviário já implantadas até o final do período de transição; 2. As câmeras de monitoramento das edificações devem ser mantidas nas praças de pedágio e auxiliares, nos postos de fiscalização da ANTT e nas passarelas de pedestres, além de outros locais estrategicamente definidos pela Concessionária, e devidamente aceitos pela ANTT; 3. As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender a resolução específica da ANTT.
	Escopo: Operacionalização e Manutenção de um sistema de controle automático de velocidade de veículos já implantado pela Concessionária, composto pelas unidades de monitoração eletrônica de velocidade fixas, podendo ser do tipo radar fixo ou “barreira eletrônica”. Os serviços a serem realizados compreendem: (i) disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade; (ii) coleta e processamento de imagens e dados captados pelos equipamentos; (iii) envio das imagens captadas à ANTT para validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários; (iv) processamento dos dados e imagens validados pela ANTT; (v) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de

penalidade; (vi) envio das notificações à ANTT para postagem; (vii) geração de relatórios estatísticos e gerenciais a partir dos dados coletados pelos equipamentos e sistema de processamento; e (viii) disponibilização à ANTT de todas as imagens captadas e dados processados.

Parâmetros Técnicos:

1. Os equipamentos, ferramentas e sistemas de controle eletrônico de velocidade deverão atender às seguintes premissas:
 - a. Basear-se em padrões determinados pelo CONTRAN, dentro do conceito de equipamentos de monitoração eletrônica de velocidade fixos;
 - b. Assegurar interface amigável ao usuário, equipamentos e sistemas de informações;
 - c. Permitir a integração das diversas funcionalidades dos equipamentos e sistemas;
 - d. Garantir a integridade dos dados e a segurança física e lógica das informações obtidas, bem como permitir a auditoria dos equipamentos e sistemas;
 - e. Garantir a agilidade na disponibilização das informações
2. Equipamento fixo de medição de velocidade é aquele com portaria de aprovação de modelo emitida pelo INMETRO, que possua estrutura rígida fixa, tendo como referência também a Portaria no 115/98 do INMETRO;
3. A coleta de imagens e dados deve possuir, no mínimo, as seguintes características:
 - a. Descritografia da imagem coletada e conferência da assinatura digital da mesma;
 - b. Envio de arquivo com imagens à ANTT, para consulta de características de veículos e proprietários identificados;
 - c. Identificação do veículo, mediante comparação da visualização das imagens com os dados do cadastro;
 - d. Envio do arquivo das imagens para validação pela ANTT;
 - e. Impressão da notificação de infração, conforme layout da ANTT, após sua solicitação;
 - f. Disponibilização para consulta pela ANTT;
 - g. Possibilidade de emissão das notificações pela ANTT.
4. O software de processamento deverá atender, no mínimo, aos seguintes requisitos:
 - a. A base de dados do sistema de processamento deverá possuir a informação referente ao número de ordem de cada uma das imagens capturadas, de maneira a possibilitar a verificação do relacionamento entre os dados e as imagens coletadas em campo;
 - b. Acessar e permitir a visualização das imagens criptografadas capturadas pelos equipamentos;
 - c. Confirmar a assinatura digital das imagens garantindo sua integridade e características originais;
 - d. Possuir função de identificação e registro de usuários e agentes de trânsito, com controle de acesso e com senhas protegidas;
 - e. Gerar arquivo de placas de veículos infratores, para posterior envio à ANTT, que realizará as consultas necessárias para obtenção dos dados cadastrais e características dos mesmos junto aos DETRAN conveniados;
 - f. Conferir os dados e características de veículos identificados pela ANTT com as imagens e dados do cadastro;
 - g. Imprimir a notificação de infração após a validação das imagens pela ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do para-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes;
 - h. Imprimir a notificação de penalidade após solicitação da ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do para-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes;
 - i. Fornecer à ANTT arquivo de consulta dos dados da infração, acessado pelos seguintes dados:
 - i. Número do auto de infração,
 - ii. Número de aviso de recebimento,
 - iii. CPF ou CNPJ,
 - iv. Placa do veículo,
 - v. Número do RENAVAM
5. O arquivo disponibilizado à ANTT deverá conter, no mínimo, os seguintes dados:
 - a. Dados do proprietário (CPF/CNPJ, nome e endereço completo);
 - b. Dados do veículo (placa, marca/modelo/espécie);
 - c. Dados da infração (número do auto de infração, código e descrição da infração, tipificação, pontuação, velocidades: aferida e permitida, local, data e hora da infração, valor da multa, código do equipamento medidor de velocidade);
 - d. As informações capturadas pelos equipamentos
6. As imagens capturadas pelos equipamentos deverão registrar:
 - a. Imagem do veículo no momento do cometimento da infração, com possibilidade de verificação de sua placa;
 - b. Velocidade aferida no momento da infração, em km/h;
 - c. Data (dia, mês e ano) e horário (horas, minutos e segundos) da infração.
 - d. Velocidade regulamentada para o local, em km/h;
 - e. Local da infração;

Sistema de
Controle de
Velocidade

	f. Identificação do equipamento utilizado; g. Data de verificação do equipamento pelo INMETRO 7. Os relatórios estatísticos e gerenciais deverão compreender, no mínimo: a. Dados relativos às notificações de infração e notificações de penalidade, emitindo estatísticas quantitativas das imagens e dos dados consistentes e inconsistentes; b. Dados consolidados de fluxo de veículos obtidos por meio dos equipamentos, gerando informações de fluxo de veículos, velocidades praticadas, infrações e notificações; c. Relatórios de fluxo de veículos por: i. Intervalo de faixa de velocidade, ii. Intervalo de faixa horária (mínimo de 15 em 15 minutos), iii. Intervalo de data (dia, semana ou mês), iv. Por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus), v. Por intervalo de comprimento dos veículos 8. Deverão ser fornecidos à ANTT, mensalmente: a. Notificações de infração e notificações de penalidade, disponibilizadas em meio digital, contendo a imagem (após a validação pela ANTT) do respectivo veículo no momento do cometimento da infração, conforme prescreve o CTB e as normas vigentes pertinentes do DENATRAN e CONTRAN; b. Imagens e dados de todos os veículos infratores, que compõem os respectivos autos de infração, os quais serão armazenados em mídia digital para eventual impressão, de forma que as informações contidas não sejam alteradas sob nenhuma hipótese; c. Todas as imagens captadas pelos equipamentos e seus dados.
Sistemas de Atendimento ao Usuário	Escopo: Operacionalização e Manutenção de Sistemas de Atendimento ao Usuário (SAU), compreendendo, no mínimo, os serviços de assistência a seguir definidos: (i) atendimento médico de emergência; (ii) socorro mecânico; (iii) combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio; (iv) sistema de informações aos usuários; (v) sistema de reclamações e sugestões dos usuários. Parâmetros Técnicos: 1. SAU deverá contar com equipes locadas em Bases Operacionais (BSOs), implantadas pela Concessionária ao longo da Rodovia; 2. As BSOs deverão ser dotadas de infraestrutura básica para seus ocupantes, de meios de comunicação para contato com as viaturas e órgãos envolvidos com a operação da Rodovia (CCO, PRF, Corpo de Bombeiros, etc.) e equipamentos de proteção e segurança para as equipes ali alocadas, para a realização dos serviços emergenciais (coletes retrorrefletivos, luvas, extintores de incêndio, cones, cavaletes etc.); 3. As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final; 4. As BSOs deverão dispor de instalações de atendimento aos usuários, através de atendentes ou totens eletrônicos, 24 horas por dia todos os dias do ano. Deverão estar disponíveis, também, estacionamentos, banheiros, fraldários, água potável, área de descanso e telefone público, além de tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc; 5. Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional, podendo ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT.

Atendimento médico de emergência	Escopo: Disponibilizar serviço de atendimento médico de emergência 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados Parâmetros Técnicos: 1. Atendimento à portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde; 2. Permanente supervisão e orientação de um médico regulador, a partir do CCO ou de uma das BSOs do Sistema de Atendimento ao Usuário (SAU); 3. Os pedidos de socorro médico que derem entrada por quaisquer vias de comunicação entre o usuário e a Concessionária, assim como a visualização de sua necessidade pelo CFTV, deverão ser imediatamente registrados e transmitidos à BSO que deverá atender à solicitação, com a orientação do médico regulador, que definirá as condições e procedimentos para o atendimento; 4. O médico regulador poderá participar, também, de uma das equipes de atendimento de emergência, designando, nos casos em que houver necessidade de se ausentar da BSO, o seu substituto em outra BSO; 5. As ambulâncias para o atendimento de emergência deverão atender às especificações contidas na portaria GM 2.048/2002, para os tipos C e D, com as seguintes equipes e indicações: a. Tipo C, ambulância de resgate: veículo de atendimento de urgências pré-hospitalares de pacientes vítimas de acidentes ou pacientes em locais de difícil acesso, com capacidade de realizar o suporte básico de vida e equipamentos de salvamento contando com equipe formada de acordo com os termos da portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde; b. Tipo D, ambulância de suporte avançado: veículo destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos. Deve contar com os equipamentos médicos necessários para esta função e com equipe formada de acordo com os termos da referida portaria. 6. As ambulâncias do tipo C e do tipo D deverão conter aparelhos para salvamento, com condições de retirar rapidamente acidentados das ferragens, bem como deverão estar equipados com equipamentos hidráulicos, motosserra com sabre e corrente, cortador a disco, além de equipamentos auxiliares como extintores, correntes, faróis auxiliares, ferramentas e máscaras contra gases; 7. Tendo em vista a particularidade do atendimento em tela, os equipamentos como cadeira de rodas, incubadora de transporte para recém-natos e bomba de infusão, estipulados na referida Portaria para as ambulâncias do tipo D, não serão necessários; 8. Os veículos deverão dispor de mapa de localização dos hospitais e de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO, desconsiderando as áreas de sombra presentes na rodovia; 9. Todos os registros de atendimento médico de emergência deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT. Parâmetros de Desempenho: 1. Para a ambulância do tipo C: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 15 minutos em 90% das ocorrências, não podendo nos 10% restante das ocorrências haver quaisquer atendimentos com período de atendimento maior que o dobro desse tempo. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário; 2. Para a ambulância do tipo D: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências, não podendo nos 10 % restante das ocorrências haver quaisquer atendimentos com período de atendimento maior que o dobro desse tempo. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
----------------------------------	---

Socorro mecânico	Escopo: Disponibilizar serviço de guinchos leves e pesados, com equipes treinadas, em regime de prontidão nas Bases Operacionais, para reboque de veículos e realização de troca de pneus Parâmetros Técnicos: 1. Em todas as BSOs deverão estar de prontidão os utilitários com guincho leve do tipo plataforma de serviços mecânicos, com equipamentos para guinchar veículos leves para a prestação do serviço de socorro mecânico a veículos em pane ou acidentados na rodovia; 2. Os guinchos pesados, destinados à remoção localizada de veículos pesados, deverão ter capacidade para remoção de veículos de até 60 toneladas; 3. Os veículos de socorro mecânico deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços; 4. Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO, desconsiderando as áreas de sombra presentes na rodovia; 5. As equipes de atendimento, alocadas em unidades móveis, deverão atuar sob regime de prontidão, durante 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados; Parâmetros de Desempenho: 1. Serviço de guincho leve: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 40 minutos, em 90% das ocorrências, não podendo nos 10 % restante das ocorrências haver quaisquer atendimentos com período de atendimento maior que o dobro desse tempo. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário. 2. Serviço de guincho pesado: com tempo médio mensal de chegada ao local igual a 75 minutos, em 90% das ocorrências, não podendo nos 10 % restante das ocorrências haver quaisquer atendimentos com período de atendimento maior que o dobro desse tempo. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio	Escopo: Disponibilização de caminhões pipa, caminhões guindauto e reboques adaptados para a apreensão e transporte de animais Parâmetros técnicos: 1. Carro pipa: caminhão com tanque com capacidade de, no mínimo 6.000 l, equipado com bomba e mangueira para lançamento. Suas equipes somente deverão dar apoio às equipes do Corpo de Bombeiros, que deverão ser acionados pelo CCO, evitando o alastramento dos incêndios até sua chegada; 2. Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: caminhão com carroceria em madeira, com a estrutura tipo “gaiola”, com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada/saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 toneladas. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da concessionária, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão 3. Reboque adaptado para apreensão e transporte de animais: habitáculo móvel do tipo gaiola em aço com piso rebaixado em madeira; duplo acesso com portas traseira e frontal; quatro rodas independentes; alças laterais para fixação sobre a plataforma de remoção e capacidade de 1,7 toneladas ou 2 animais grandes; 4. Os veículos deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços; 5. Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO, desconsiderando as áreas de sombra presentes na rodovia; 6. Todos os registros de combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT.
Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	Escopo: Manutenção da estrutura de vigilância patrimonial instalada, que fiscalizará as estruturas físicas, inclusive os postos de pesagem e de fiscalização da ANTT. Parâmetros Técnicos: Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados.

Posto de fiscalização da ANTT	Escopo: Operacionalização de postos de fiscalização da ANTT Parâmetros Técnicos: 1. Os postos de fiscalização da ANTT terão, no mínimo, 250 m² de área edificada, área de 200 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.; 2. Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de banco de dados e/ou aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas praças de pedágio e auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO. Os equipamentos, conexão à internet e mobília aqui previstos deverão atender um total de 10 técnicos; 3. Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
Veículos de fiscalização da ANTT	Escopo: Fornecimento e manutenção de veículos para os postos de fiscalização da ANTT. Parâmetros Técnicos: 1. A Concessionária deverá fornecer viaturas somente em casos que as viaturas existentes não apresentem condições adequadas de operação, neste caso, deverão ser fornecidas viaturas de cor branca caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 (quatro) rodas, direção hidráulica, ar-condicionado e vidros e travas elétricas, com sistema de comunicação entre os veículos e o posto, com sinalizador automotivo e com GPS, obedecendo ao disposto pela ANTT. Demais características dos veículos serão definidas pela ANTT 2. A Concessionária será responsável pela manutenção e conservação dos veículos, pelo pagamento de taxas, impostos e serviços correlatos, excluindo-se o pagamento de multas de trânsito relativas à condução do veículo; 3. Os veículos serão isentos da cobrança de pedágio; 4. Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados.
Posto da Polícia Rodoviária Federal	Escopo: Conservação dos postos da PRF. Parâmetros Técnicos: A Concessionária será responsável apenas pela conservação dos postos da PRF, dispostos ao longo do trecho, no que concerne a estrutura externa.

3.2. O prazo para cumprimento das obrigações previstas na cláusula 3.1 teve início desde 17 de julho de 2025, conforme acordado entre as partes no Termo de Autocomposição.

3.2.1. Em caso de sinistro com dano substancial, a concessionária deverá acionar seguro para substituição ou reparo do bem.

3.2.2. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar inventário de todos os equipamentos ITS, relatando a localização e as condições de operação de cada bem.

3.3. Além das atividades de conservação gerais previstas no item 3.1, a CONCESSIONÁRIA deverá:

3.3.1. Manter e entregar o pavimento nas mesmas condições atuais, tendo como base o monitoramento IRI realizado pelo poder público trecho a trecho por segmento, inclusive marginais arroladas, no quarto trimestre de 2025.

3.3.2. Entregar as OAEs em concreto armado e protendido com notas iguais ou superiores a 3, tendo como base a classificação da norma DNIT 10/2004/PRO, apresentadas junto à monitoração e ao Informe de Manutenção.

3.3.3. Entregar os terraplenos da concessão com classificação de risco igual ou melhor do que R3, tendo como base a classificação de riscos de movimentos gravitacionais de massa.

3.4. O poder concedente deverá providenciar o levantamento das monitorações IRI do trecho Pequi em 2025 e em até 30 dias da saída da TPI para aferir trecho a trecho, inclusive marginais arroladas, a manutenção das condições do pavimento.

3.5. A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir e demonstrar em até 30 dias da saída da TPI 30/10/2026 o percentual de atendimento ao parâmetro IRI de 4.0m/km maior ou igual ao percentual apurado na monitoração de 2025.

3.6. A concessionária deverá apresentar mensalmente, até o dia 10 de cada mês, um planejamento das intervenções a serem feitas no pavimento.

CLÁUSULA QUARTA

DOS APORTES DE CAPITAL E DO MECANISMO DE CONTAS VINCULADAS

4.1. Para a viabilização da transição contratual da Concessão e a reestruturação das obrigações da Concessionária Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., o atual controlador se compromete a realizar aportes de capital, depositando os valores diretamente na Conta de Aporte da Concessão, nos termos e prazos previstos no Termo de Autocomposição da solução consensual.

4.2. O Mecanismo de Contas Vinculadas será composto unicamente pela Conta de Aporte da Concessão, tendo como finalidade a viabilização do Processo Competitivo e do pagamento das obrigações financeiras assumidas no Termo de Autocomposição, assegurando a destinação controlada dos recursos aportados.

4.2.1. A Conta de Aporte da Concessão, de titularidade da Concessionária, será a conta principal para o recebimento e gestão dos aportes de capital previstos no item 4.1. deste Termo Aditivo, observadas as condições estabelecidas no Termo de Autocomposição.

4.2.2. A Concessionária deverá contratar um Banco Depositário para a gestão da Conta de Aporte da Concessão. A escolha do Banco Depositário deverá ser submetida à prévia anuência da ANTT, e a instituição financeira escolhida deverá possuir patrimônio líquido consolidado superior a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais). Os encargos e taxas relacionados à contratação e manutenção deste Banco Depositário serão arcados exclusivamente pela Concessionária.

4.2.2.1. Deverá ser firmado um contrato de administração da Conta de Aporte da Concessão entre a Concessionária e o Banco Depositário. A minuta do referido contrato será referencial, não vinculante, e sua redação definitiva deverá ser aprovada pela ANTT antes de sua formalização.

4.2.3. A Conta de Aporte da Concessão será movimentada exclusiva pelo Banco Depositário, estritamente de acordo com as regras estabelecidas no Termo de Autocomposição, neste Termo Aditivo e no contrato de administração de contas firmado.

4.2.3.1. A Concessionária obriga-se a não fornecer quaisquer instruções ao Banco Depositário relativas à movimentação da Conta de Aporte da Concessão.

4.2.3.2. A ANTT, na condição de representante do Poder Concedente, poderá emitir instruções ao Banco Depositário relativas à movimentação da Conta de Aporte da Concessão apenas para os fins expressamente previstos no Termo de Autocomposição.

4.2.4. Sempre que solicitado pela ANTT ou pela Concessionária, o Banco Depositário deverá enviar, no prazo máximo de até 2 (dois) dias úteis, informações completas sobre a Conta de Aporte da Concessão, incluindo saldos, extratos detalhados e históricos de depósitos e transferências.

4.3. Os recursos depositados na Conta de Aporte da Concessão visam o interesse público da Concessão e a quitação de suas obrigações. A ANTT, na condição de representante do Poder Concedente, reconhece que os valores na Conta de Aporte da Concessão, embora vinculados à finalidade pública, não integram o patrimônio do Poder Concedente, permanecendo sob a titularidade da Concessionária até sua efetiva aplicação para os fins previstos no Termo de Autocomposição, ressalvada a governança exclusiva de sua movimentação pela ANTT.

4.4. A Conta de Aporte da Concessão será encerrada após a quitação integral de todas as obrigações previstas no Termo de Autocomposição e a conclusão do processo de transição, mediante notificação da ANTT. Quaisquer valores residuais remanescentes na Conta de Aporte, após a finalização de todas as liquidações e ajustes, deverão ser revertidos para a Conta Única do Tesouro ou outra conta designada pela ANTT.

CLÁUSULA QUINTA

DA FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES

5.1. A fiscalização durante o período de transição utilizará os procedimentos estabelecidos na Resolução ANTT nº 6.053, de 31 de outubro de 2024, com tratamento equivalente à classe B.

5.2. As penalidades pelo descumprimento das obrigações previstas neste termo aditivo de transição permanecerão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A. – CONCEBRA, independentemente do resultado do processo competitivo.

5.3. A aplicação de penalidades terá tramitação prioritária na ANTT, caracterizando-se como aplicação expedita e imediata no âmbito dos processos administrativos da Agência.

CLÁUSULA SEXTA
DA GARANTIA CONTRATUAL

6.1. A Concessionária deverá manter, em favor da ANTT, Garantia de Execução do Contrato no valor de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais), que poderá ser acionada nas hipóteses de descumprimento das obrigações relativas ao trecho da Rota do Pequi previstas neste Termo Aditivo.

6.2. A garantia deverá ser constituída em uma das seguintes modalidades, a critério da Concessionária, em uma das seguintes modalidades, isoladamente ou em conjunto:

- (i) caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal;
- (ii) fiança bancária;
- (iii) seguro-garantia.

6.2.1 Na hipótese de apresentação, pela Concessionária, de mais de uma modalidade de Garantia de Execução, a ANTT deverá executá-las na ordem de preferência descrita na subcláusula 6.2. até contemplar a integralidade do valor devido, limitado ao montante total da Garantia de Execução.

6.3. A garantia deverá ser incondicional e irrevogável, com vigência até 60 (sessenta) dias após o término deste Termo Aditivo e atualização monetária pelo IPCA. No caso de fiança bancária, deverá conter renúncia expressa aos benefícios de ordem, divisão e discussão previstos no Código Civil.

6.4. A garantia deverá ser apresentada no prazo máximo de 30 (trinta) dias a partir da assinatura deste Termo Aditivo e deverá ter vigência retroativa à data de assinatura deste Termo Aditivo.

6.4.1. A Concessionária deverá manter a integralidade da garantia durante toda a vigência contratual.

6.4.2. A Concessionária permanecerá responsável pelo cumprimento das obrigações contratuais, independentemente da utilização da Garantia de Execução do Contrato.

6.5. Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a ANTT poderá executar a garantia nas seguintes hipóteses:

6.5.1 a Concessionária não efetuar, nos prazos devidos, o pagamento de indenização pelos danos causados aos usuários do Sistema Rodoviário, conforme regulamentação da ANTT, em razão da não realização das obrigações de investimentos previstas no PER ou das intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho, dos Parâmetros Técnicos, ou da sua execução em desconformidade com o estabelecido neste Termo Aditivo .

6.5.2 a Concessionária não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas, na forma deste Termo Aditivo e de regulamentos da ANTT;

6.5.3 da devolução de Bens Reversíveis em desconformidade com as exigências estabelecidas no Contrato, incluindo, mas não se limitando, ao cumprimento do PER, dos Parâmetros de Desempenho e demais exigências estabelecidas pela ANTT, em decorrência da extinção da Concessão;

6.5.4 a Concessionária não efetuar, nos prazos devidos, o pagamento de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária relacionadas à Concessão;

6.5.5 a Concessionária não efetuar, nos prazos e termos devidos, o pagamento da Verba de Fiscalização, conforme disposições específicas;

6.5.6 em caso de intervenção pela ANTT, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão, conforme disposições específicas;

6.5.7 do não cumprimento das obrigações decorrentes do Ajuste Final de Resultados.

6.6. A utilização da Garantia de Execução do Contrato não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Termo Aditivo.

6.7. Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá proceder à reposição do valor utilizado, recompondo o seu montante integral, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Concessionária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.

6.8. Caso não seja honrada a Garantia de Execução do Contrato, a fiadora ou seguradora poderá ser inscrita no

Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e em dívida ativa até que haja seu efetivo pagamento.

CLÁUSULA SÉTIMA

DAS CONDIÇÕES CONTÁBEIS

7.1. O balanço patrimonial da CONCESSIONÁRIA deverá refletir as normas contábeis vigentes, além de serem promovidos os ajustes previstos no Termo de Autocomposição.

7.2. O registro na CONCESSIONÁRIA deve proporcionar transparência para que eventuais novos entrantes recebam um balanço que reflita adequadamente a real situação patrimonial.

7.3. O balanço da SPE (Sociedade de Propósito Específico) deverá refletir fidedignamente as Normas Brasileiras de Contabilidade (NBCs TG) aplicáveis, com especial atenção aos apontamentos sobre ativos e passivos, visando dar máxima transparência ao procedimento competitivo de relicitação e à real situação econômico-financeira da Concessionária.

7.4. O novo controlador que assumir o contrato de concessão deverá receber demonstrações financeiras que reflitam adequadamente a situação patrimonial e o desempenho da Concessionária, com base nos registros e ajustes contábeis previstos neste Termo Aditivo.

7.5. A SPE não poderá, durante o prazo do contrato, reduzir o seu capital social sem prévia e expressa autorização da ANTT.

CLÁUSULA OITAVA

DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL DOS ATIVOS E DAS OBRIGAÇÕES

8.1 As condições da transição operacional e dos ativos estão disciplinadas no Anexo 11 - Procedimentos para a Transição Operacional dos Ativos do Termo de Autocomposição.

CLÁUSULA NONA

DA SUSPENSÃO DE PROCESSOS

9.1. Durante a vigência deste Termo de Transição, ficam suspensos os processos administrativos sancionadores em andamento.

9.2. Excetua-se de qualquer suspensão a instauração e tramitação de novos processos sancionadores decorrentes de infrações cometidas após a assinatura deste Termo.

CLÁUSULA DÉCIMA

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

10.1. Este Termo não altera o regime jurídico atual da concessão, delineado no Segundo Termo Aditivo ao Contrato Referente ao Edital n. 004/2013, nem implica reconhecimento, por quaisquer das partes, de tese sobre excedente tarifário.

10.2. Permanecem válidas todas as demais cláusulas do Contrato de Concessão original que não conflitem com as disposições deste Termo.

10.3. As partes comprometem-se a colaborar mutuamente para assegurar a continuidade adequada dos serviços públicos concedidos.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

DA RATIFICAÇÃO DO TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO

11.1 Ratificam-se todas as disposições constantes do Termo de Autocomposição, que passa a ser considerado parte integrante do presente Termo Aditivo.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

DA VIGÊNCIA

12.1. Este Termo entra em vigor na data de sua assinatura e terá o seu encerramento quando da assunção de novo operador decorrente do processo competitivo ou na data limite prevista na subcláusula 12.2.

12.2 Fica vedada a prorrogação da vigência deste aditivo que, mesmo na hipótese de não ter sido realizada a troca de controle ou a assunção por novo operador selecionado no âmbito do processo competitivo, terá impreterivelmente seu termo final em 16 de dezembro de 2026.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA

DA RESOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

13.1. A concessionária se compromete a não buscar provimentos judiciais, arbitrais ou administrativos que impeçam ou atrasem a transferência de controle, a transição operacional a uma nova concessionária, que busquem a suspensão ou alteração das obrigações assumidas no Aditivo de Transição, que atrasem ou questionem de qualquer forma a licitação da Rota do Pequi, que pretendam prolongar a sua permanência em trechos licitados a terceiros.

13.2. Quaisquer conflitos decorrentes da interpretação ou execução do presente Termo Aditivo deverão ser convertidos em perdas e danos, sendo vedada a busca por tutelas específicas que contrariem os objetivos estabelecidos neste Aditivo e no Termo de Autocomposição.

13.3. As Partes obrigam-se a resolver exclusivamente por meio de arbitragem as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes deste Termo Aditivo e seus anexos, ou instrumentos a ele relacionados, nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, ou legislação que venha a substituí-lo, e da regulamentação específica da ANTT, na forma estabelecida no Termo de Autocomposição.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA

DA PUBLICAÇÃO

14.1 Este Termo Aditivo será publicado nos sítios eletrônicos do PNCP - Portal Nacional de Contratações Públicas [<https://www.gov.br/pncp>] e da ANTT [www.antt.gov.br], podendo, de forma excepcional, ser publicado no Diário Oficial da União, desde que devidamente justificado.

Brasília/DF, ____ de _____ de 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

[Nome]

Diretor-Geral

CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A. – CONCEBRA

[Nome]

[Cargo]

TPI - TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A

[Nome]

[Cargo]

Testemunhas:

Nome:

ID:

Nome:

ID:



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO DE FREITAS BEZERRA, Superintendente**, em 29/07/2026, às 18:19, 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 **44450496** e o código CRC **71E131F6**.

Referência: Processo nº 50500.044340/2026-27

SEI nº 44450496