

TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO PARA MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA RODOVIA ECO 101

ECO 101 Concessionária de Rodovias S.A., (Eco101 ou Concessionária), sociedade anônima, inscrita no CNPJ sob o nº 15.484.093/0001-44, com sede na Avenida Coronel Manoel Nunes, S/N, Km 264, BR-101/ES, Laranjeiras Velha, Serra/ES, CEP: nº 29162-155, signatária do Contrato de Concessão de Serviço Público, de 17 de abril de 2013, para exploração de 475,9 km da Rodovia BR 101/ES/BA, do entroncamento da BA-698 (acesso a Mucuri) até a divisa ES/RJ, celebrado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), representada neste ato na forma de seu estatuto social pelo Diretor Roberto Amorim Junior,

com as seguintes entidades da Administração Pública

UNIÃO, Pessoa Jurídica de Direito Público Interno, inscrita no CNPJ sob o nº 00.394.411/0001-09, por intermédio do Ministério dos Transportes (MT), representada neste ato pelo Ministro dos Transportes, Jose Renan Vasconcelos Calheiros Filho, e

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT), autarquia federal em regime especial criada pela Lei nº 10.233-2001 e inscrita no CNPJ sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8 - Brasília - DF Cep: 70.200-003, representada neste ato por seu Diretor-Geral em exercício, Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio,

nos limites de suas respectivas competências constitucionais, legais e regulamentares, e, ainda, com a interveniência do

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU), órgão de controle externo da União, inscrito no CNPJ sob o nº 00.414.607/0001-18, com sede no Setor de Administração Federal Sul, SAFS — Quadra 4, Lote 1, Brasília — DF, CEP 70.042-900, representado neste ato pelo seu Presidente, o Ministro Vital do Rêgo,

Considerando a instauração do Processo nº TC 033.444/2023-4, em trâmite no TCU e da Comissão de Solução Consensual constituída pela Portaria-Segecex nº 37 de 8 de novembro de 2023, publicada no Diário Oficial da União em 10 de novembro de 2023, responsável pela elaboração da proposta de solução para as controvérsias existentes no Contrato de Concessão de 17 de abril de 2013, celebrado entre a ANTT e Eco101,

Considerando que a Eco101 e a ANTT celebraram o Contrato de Concessão Edital nº 01/2011 - Parte VII, referente à concessão para exploração da Rodovia BR 101/ES/BA,

Considerando que em julho de 2022, a Eco101 requereu a relicitação do contrato, tendo sido qualificada por meio do Decreto nº 11.539, de maio de 2023 e que devido à instauração de presente comissão de solução consensual, a eficácia jurídica do Termo Aditivo de Relicitação foi suspensa por prazo determinado e assim seguem valendo as disposições contratuais originais, não havendo que se falar em excedente tarifário;

Considerando as condicionantes definidas no Acórdão 1.996/2024-TCU-Plenário, as justificativas e ajustes apresentados em Nota Informativa Conjunta pela ANTT, MT e Eco 101,

de 17 de novembro de 2024 e a respectiva ratificação pelo Plenário por meio do Acórdão 513/2025-TCU-Plenário, o presente termo foi ajustado com concordância dos signatários;

convencionam celebrar este Termo de Autocomposição para definição das alterações e/ou das condições para a alteração e modernização do referido Contrato de Concessão, com fundamentos na Lei nº 10.233/2001, Lei nº 8.987/1995, Portaria MT nº 372/2023, Portaria MT nº 848/2023, Portaria MT nº 995/2023, Decreto-Lei nº 4.657/1942, art. 26 da LINDB e na Instrução Normativa TCU nº 91/2022, observando as disposições a seguir.

1. DO OBJETO

1.1. O presente termo tem com objeto o Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado em 17 de abril de 2013, entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Eco101 Concessionária de Rodovias S.A., oriundo do Edital de Concessão nº 01/2011 - Parte VII, referente à concessão para exploração da Rodovia BR 101/ES/BA, relativo à 3ª Etapa do Programa Federal de Concessões Rodoviárias (Procrofe). O objeto do Contrato de Concessão é a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Lote Rodoviário constituído pela BR-101/ES/BA, correspondente a 478,7 km da Rodovia BR-101/ES/BA, trecho de entroncamento da BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER), com tarifa básica de pedágio quilométrica no valor inicial de R\$ 0,03391, referenciada ao mês de janeiro de 2009, pelo prazo de 25 anos, contados a partir da data de assunção, ocorrida em 10 de maio de 2013. O início da cobrança de pedágio deu-se em 18 de maio de 2014.

1.2. O objetivo da Comissão de Solução Consensual é estabelecer as diretrizes para a modernização e os procedimentos relativos à readaptação e otimização deste contrato de concessão, à luz da política pública definida pelo Ministério dos Transportes de exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.

1.3. Os princípios, premissas, condições e fundamentos descritos neste documento integram a solução consensuada, sendo também objeto de concordância entre as partes e elemento essencial do TERMO.

2. PREMISSAS E PRINCÍPIOS GERAIS

2.1. As Partes, em consenso, reconhecem que a solução consensual proposta no presente TERMO foi pautada pelas seguintes premissas e princípios descritos a seguir.

2.2. A solução consensual descrita neste TERMO dá-se em caráter excepcional e se restringe ao caso concreto, marcado por suas circunstâncias particulares, não sendo replicável para outros casos de outras concessões rodoviárias.

2.3. A solução consensual pautou-se pela preservação dos princípios da transparência, eficiência, economicidade, razoabilidade, legalidade, moralidade, segurança jurídica e efetividade. Adicionalmente, a solução consensual baseou-se no princípio da mutabilidade dos contratos administrativos, em especial de contratos complexos, incompletos, relacionais e de longo prazo, à luz da vantajosidade demonstrada e descrita no Relatório da SSC, para atendimento ao interesse público.

2.4. O objetivo da solução é assegurar a imediata retomada das obras, a continuidade da prestação de serviço, bem como a eliminação de incerteza jurídica e situação contenciosa.

2.5. Buscou-se a realização do interesse público primário, seguindo as balizas definidas pelo Ministério dos Transportes na política pública de exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão estabelecidos na Portaria MT nº 848, de 25 de agosto 2023, e na Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída pela Portaria MT nº 995, de 17 de outubro de 2023, que buscou promover a modernização dos contratos de concessão de rodovias federais e estabeleceu práticas e regras a serem observadas no setor.

2.6. As balizas de política pública consolidadas que fundamentaram as negociações foram:

a) a atualização e modernização contratual conforme a política pública vigente (Portaria 848/23, art. 3º, I);

b) a defesa do interesse público com a comprovada vantajosidade de celebração de termo aditivo de modernização do contrato de concessão como alternativa à relicitação (Portaria MT nº 372/2023, art. 2º, I e Portaria MT nº 848/2023, art. 1º, I);

c) a renúncia a quaisquer demandas, solicitações, litígios, arbitragem e a todos os processos judiciais e administrativos referentes ao período anterior ou referentes ao objeto aqui tratado (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, II);

d) o início imediato de execução de obras e dos investimentos e antecipação do cronograma (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, III, IV, V e VI e Portaria MT nº 372/23 art. 2º, III);

e) a modicidade tarifária, com a cobrança de valores de pedágio menores que os previstos nos estudos em andamento ou da média dos estudos em andamento já levados à audiência pública e mecanismo de reclassificação tarifária vinculada à execução de obras (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, VII e VIII e Portaria MT nº 327/23 art. 2º, IV);

f) garantia de execução de obras, por meio de acompanhamento e fiscalização diferenciados, em período de transição de 3 anos, avaliando o cronograma de execução e obras e parâmetros de desempenho, com regras objetivas para eventual descumprimento (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, X, XI e XII);

g) viabilidade técnica e jurídica, que aponte para a exequibilidade operacional das obras, associada à viabilidade econômico-financeira e que atenda o regramento regulatório vigente (Portaria MT nº 848/23, art. 1º, II e Portaria MT nº 372/23 art. 2º, II);

h) redução de acidentes e melhoria da fluidez da rodovia (Portaria MT nº 372/23 art. 2º, V); e

i) aderência da solução consensual aos termos do Acórdão TCU nº 1.593/2023-TCU-Plenário.

2.7. À luz das premissas e dos princípios acima indicados, que norteiam a celebração e interpretação deste TERMO, as Partes convencionam o que segue.

3. SOLUÇÃO PROPOSTA: MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

3.1. A solução aqui proposta mostrou-se o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto e a medida mais vantajosa para a administração e para o usuário em contraponto às alternativas analisadas pela Comissão de Solução Consensual, de modo a promover a resolução de pleitos e pretensões entre as partes. Assim, as partes acordam pela modernização do contrato de concessão da Eco101, conforme estabelecidas neste termo, considerando os seguintes elementos:

a) adoção de novo modelo econômico-financeiro- MEF, composto de atualização com novos investimentos, despesas operacionais, taxa interna de retorno, tarifa, estimativa de tráfego e prazo contratual;

b) adoção de modernizações regulatórias nos mesmos moldes dos contratos de 5ª etapa de concessão da ANTT;

c) estabelecimento de período de transição para garantia de execução dos investimentos com procedimento de extinção antecipada consensual em caso de descumprimento pela concessionária;

d) avaliação de haveres e deveres segundo premissas acordadas; e

e) realização de processo competitivo para oferta das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE ao mercado, para validação de valores e mitigação de riscos, entre eles, risco moral e sistêmico.

4. DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS

Dos investimentos e das despesas operacionais

4.1. A Eco101 se compromete a realizar os investimentos (CAPEX - Despesa de Capital ou *Capital Expenditure*) necessários para o cumprimento dos novos cronogramas de execução e parâmetros especificados no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 7,07 bilhões (data-base de jan/23).

4.2. A concessionária se compromete a duplicar um total de 170,74 km de rodovias, em até 7 anos contados da celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Para priorizar a realização de obras nos primeiros anos e atendendo à exequibilidade, entre 2025 e 2027, serão realizados 84,4 km de duplicações e iniciada a construção dos Contornos de Ibiraçu e Fundão. Também será realizado ciclo de execução de sinalização e restauração de pavimento, de natureza estrutural, em até três anos, nos trechos que apresentarem parâmetros inferiores ao estabelecido.

4.3. O compromisso aqui acordado de realização de investimentos nos primeiros 3 anos de contrato representa vantajosidade para o interesse público pela antecipação de obras em relação ao prosseguimento da relicitação, que implicaria em aproximadamente 5 anos sem novos investimentos na rodovia.

4.4. O compromisso de realização de investimento prevê que serão mantidas as duplicações nos subtrechos B, C, D, F, G e I. As duplicações nos subtrechos A e H serão substituídas por faixas adicionais, e serão suprimidos quantitativos de intervenções, como no caso dos dispositivos do tipo diamante, em função da mudança de solução nos subtrechos A e H (Anexo 6).

4.5. Para assegurar a conclusão dos investimentos das obras em curso no cronograma previsto (7,6km de duplicação no Subtrecho F, previstas no contrato atual), a Eco101 compromete-se a manter a execução das obras até a assinatura de novo Termo Aditivo de repactuação (ante a suspensão do 3º TA de relicitação), o que não irá gerar pleito de reequilíbrio.

4.6. Foi reconhecido o interesse público na realização do Contorno de Linhares. Considerando a necessidade de conclusão prévia de licenciamento ambiental com definição de traçado e aprovação de projeto executivo, ficou definido que tais investimentos serão incorporados ao contrato em momento posterior, utilizando-se a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal – FCM, conforme normatização vigente da ANTT.

4.7. Os estudos relativos à inclusão do Contorno de Linhares via aditivo de prorrogação de prazo serão submetidos pela ANTT à análise prévia desta Corte, nos termos da IN TCU 81/2018; atendendo ao item 9.2 do Acórdão 1.996/2024.

4.8. A Eco101 se compromete a executar os serviços decorrentes de despesas operacionais (Opex – *Operational Expenditure*) para o cumprimento de parâmetros de desempenho e tempos operacionais estabelecidos no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 3,3 bilhões (data-base de jan/23).

4.9. A estrutura e serviços que compõe o Opex foram ajustados para estarem de acordo com o modelo de 5ª etapa de concessões da ANTT. As principais adaptações se referem à atualização de parâmetros de desempenho de pavimento, aos tempos de atendimento médico e mecânico, às obrigações relacionadas aos sistemas de monitoramento, à alteração do conceito de velocidade diretriz e à introdução de padrões de desempenho socioambientais do *International Finance Corporation* (IFC).

4.10. Acordou-se que os valores para os investimentos de Capex e Opex fossem atualizados e tomou-se por base custos referenciais reais e atuais da Concessionária, que foram analisados de forma paramétrica pela Infra S/A e ANTT, tendo sido concluída pela aderência dos valores utilizados em relação às referências existentes nos estudos de viabilidade para novas concessões (Anexo 7 e Anexo 6).

Da atualização da Taxa Interna de Retorno - TIR

4.11. No que se refere ao novo modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno de 9,21% a.a. em termos reais (referência ago/23). O valor foi calculado de acordo com a nova metodologia do WACC -*weighted average cost of capital* estabelecida pelas Resoluções ANTT nº 6.002/2022, nº 6.003/2022 e nº 6.004/2022, que indicaram o NRP -Nível de risco do projeto de 42,8 (Risco 1), ou seja, CR1 – classificação de risco 1.

4.12. A TIR, calculada pela ANTT, e acordada entre as partes, não será atualizada quando da assinatura do Termo Aditivo, à exceção de inclusão de novos investimentos por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

Da atualização do Tráfego atual e projetado

4.13. As partes acordam em atualizar o tráfego inicial do MEF para o real atual, considerando que o volume de tráfego do Plano de Negócios (proposta da ECO) de 560.135.000 de eixos equivalentes até o 10º ano *vis-a-vis* 433.843.000 do volume de tráfego realizado, ou seja uma diferença a menor e 22,5 % (fonte: ECO 101)

4.14. A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada foi de 2,02% por ano em média, tendo tomado como base (Anexo 8):

- a) O crescimento do PIB elaborado pela FOCUS/BACEN (boletim de 01/03/2024) até 2026;
- b) Crescimento do PIB elaborado pela OCDE para o longo prazo (2027 a 2048);
- c) Elasticidade do crescimento de tráfego com base no fluxo de veículos da BR-101;
- d) Crescimento médio sendo Taxa média ano = $(PIB) * (Elasticidade) = 2,02\%$.

4.15. Assim, tráfego inicial do MEF proposto está atualizado para o patamar de 62 milhões de veículos equivalentes anuais no ano 1, evoluindo até o patamar de 98,2 milhões de veículos equivalentes anuais no final do contrato (Anexo 8).

Da Tarifa

4.16. As tarifas propostas nessa solução consensual foram calculadas a partir do modelo econômico-financeiro. A tarifa básica de pedágio – TBP é calculada com base na tarifa quilométrica (TKM), que corresponde a um valor fixo por quilômetro multiplicado pelo trecho de cobertura administrada pela concessionária.

4.17. A Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é fixada em patamares tarifários menores durante o período de transição (três primeiros anos do projeto) em 3 degraus tarifários. A TKM atual é de R\$ 0,05525/km. A TKM do ano 1, a partir do 6º mês, corresponde a R\$ 0,071/km. Os patamares de aumento tarifário acordados são de 28,53%, 25% e 35%, resultando em tarifas de resultando em tarifas de R\$ 0,089/km no 18º mês; R\$ 0,12/km no 30º e R\$ 0,139 a partir do 4º ano e R\$ 0,156/km nos anos finais, (data base jan/23).

4.18. A Concessionária somente será elegível a incrementar a sua tarifa por meio dos Degraus Tarifários caso demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de execução de obras e serviços prevista no PER para o período da sua incidência, apurado pela ANTT. Entre 90% e 100% a alteração da tarifa seguindo a proporcionalidade prevista na regra de reclassificação tarifária.

4.19. Conforme estudos comparativos apresentados pela INFRA S.A, a tarifa de pedágio alcançada no consenso (TKM homogênea, tarifa média sem degraus tarifários de R\$ 0,1621) é menor que as previstas nos estudos em andamento ou da média dos estudos em andamento já levados à audiência pública (R\$ 0,1755, Anexo 7).

4.20. Foi adotada a reclassificação tarifária para acréscimo da tarifa de forma vinculada à execução de obras, prevista na Portaria MT nº 995/23. A reclassificação considerará o subtrecho concluído, e seus efeitos financeiros se operarão na revisão ordinária subsequente ao término da obra. A reclassificação tarifária e o Fator D só tem efeito após o período de transição, para não se contrapor aos degraus tarifários estabelecidos.

4.21. A ANTT autorizará, após a realização de vistoria, a Reclassificação Tarifária, no percentual de 30% para pista dupla e 5% para faixa adicional. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

4.22. A Tarifa de Pedágio será revista e reajustada nos termos do contrato de concessão.

Da Alteração do Prazo Contratual

4.23. Atendendo à modicidade tarifária, à necessidade de amortização de investimento e financiabilidade do projeto, para manutenção de novo equilíbrio do contrato, as partes consentem em alterar o prazo contratual de forma a totalizar 24 (vinte e quatro) anos, contados a partir da data de assinatura do termo aditivo de modernização do contrato.

4.24. As partes acordam que não será admitido novo pedido de relicitação e/ou prorrogação desse novo prazo.

4.25. A inclusão de investimentos relativos ao contorno de Linhares poderá ser feita via alteração de prazo, observado o limite máximo de 5 anos.

4.26. Observado o prazo para inclusão dos investimentos Linhares, no que tange a inclusão de outros investimentos via alteração de prazo, deverá ser observado o saldo de prazo remanescente, dentro de limite de 15 anos estabelecidos na política pública, para o caso concreto da Eco101.

Das Modernizações Regulatórias

4.27. As partes pactuaram que a otimização do contrato observará os parâmetros de 5ª etapa de concessões da ANTT, com objetivo de modernização, otimização e padronização regulatória. As alterações são objeto de detalhamento no PER (Anexo 2), e estão refletidas nos valores de tarifas calculados pela MEF (Anexo 1), cujas principais inovações são assim resumidas:

a) Nova matriz de riscos com nova distribuição de riscos entre o poder concedente e concessionária, para os riscos mais relevantes: cambial, demanda, insumos, geotécnicos, desapropriação e desocupação, licenciamento ambiental, extraordinários (insumos e demanda) e residuais;

b) Substituição da gestão contratual que consistia em fluxo de caixa (plano de negócios) por regulação por fatores com a introdução de fatores paramétricos de reequilíbrio por meio dos Fatores A, D e E, e de compensações financeiras por meio do Fator C, conforme regulamentação vigente da ANTT;

c) Estabilidade tarifária e regulatória, com foco na utilização de contas vinculadas para a constituição de reserva de contingência, fatores paramétricos de reequilíbrio incidentes

sobre a alíquota de recursos vinculadas e a concentração de efeitos sobre a tarifa nas revisões quinquenais;

d) Política tarifária com isenção de cobrança de pedágio para motos, conforme definido pelo Ministério dos Transportes;

e) ESG: introdução de padrões de desempenho do IFC (*International Finance Corporation*), carbono zero; recurso de resiliência climática; boas práticas de governança corporativa e questões de integridade;

f) Novo modelo de penalidades, com valores proporcionais ao fato gerador, multas fixas e moratórias e abandono da unidade de referência de tarifa (URT);

g) Cláusulas expressas e específicas incluindo estoque de melhorias, manutenção do nível de serviço, contornos alternativos e obras supervenientes.

h) Atuação de Verificador, organismo acreditado pelo Inmetro para Avaliação da Conformidade, encarregado de avaliar projetos, obras e parâmetros de desempenho da infraestrutura;

i) Alavancas financeiras no contrato de concessão, as quais modularão as obrigações financeiras em decorrência da deterioração do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA);

j) Introdução dos Descontos Básicos de Tarifa (DBT) de 5% por uso de *tags* de pagamento automático e Descontos de Usuário Frequente (DUF) progressivos ao longo de um mês;

k) Itens de infraestrutura acessória para a Polícia Rodoviária Federal (PRF), limitados a 0,5% em termos de impacto na tarifa básica de pedágio;

l) Regulação por incentivos por meio de degraus e reclassificações tarifárias condicionadas à entrega de pacotes de obras durante o período de transição e, posteriormente, pela execução de obras de ampliação de capacidade (duplicação ou faixas adicionais);

m) Regramentos específicos para cada hipótese de extinção serão estabelecidos, incluindo detalhamento da metodologia para cálculo de indenização, além da introdução do Índice de Inexecução Acumulada (IIA), que enseja a expedição de alertas e a indicação de caducidade; e

n) Novo padrão de Programa de Exploração da Rodovia (PER) com a racionalização e objetividade dos parâmetros de desempenho exigidos, assim como maior assertividade na indicação de soluções de ampliação de capacidade.

Do Período de Transição e do Processo de extinção antecipada consensual

4.28. Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta e considerando o histórico de inexecução contratual, as Partes acordam em estabelecer um Período de Transição de 3 (três) anos, durante o qual a fiscalização contratual será mais rigorosa, exigindo o cumprimento das metas de concentração de investimentos neste período, cujo descumprimento dará causa à extinção antecipada consensual, seguindo as diretrizes descritas a seguir.

4.29. Durante o período de transição, o acompanhamento do cumprimento das metas estabelecidas será feito trimestralmente por organismo de inspeção acreditada (OIA ou Verificador, conforme o Contrato de Concessão e Portaria Inmetro nº 367/2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020). As verificações mínimas, mas não restritas a, são auditoria de tráfego e receita, avaliação do atendimento a parâmetros de desempenho e avaliação técnica das obras em execução (conforme art. 5º da Portaria MT nº848/2023).

4.30. O Verificador durante o período de transição será contratado pela Infra S/A, mediante diretriz do MT, sendo ressarcido pela Concessionária.

4.31. A ANTT fará acompanhamento trimestral do cumprimento das metas estabelecidas para o Período de Transição, de acordo com plano de ação.

4.32. A ANTT deverá disponibilizar em sua página eletrônica os relatórios trimestrais de acompanhamento elaborados pelo Verificador e da própria Agência.

4.33. No caso de descumprimento superior a 20% (vinte por cento) das metas acumuladas estabelecidas para o Período de Transição, conforme o relatório trimestral de apuração do adimplemento, independentemente da avaliação de culpa, salvo caso fortuito ou força maior, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de três meses.

4.34. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será instaurado processo de extinção antecipada consensual da concessão, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de apurar o descumprimento das metas pactuadas, em rito sumário, com prazo máximo de 120 dias, a ser definido no termo aditivo de modernização.

4.35. Instaurado o processo administrativo para extinção antecipada consensual, caberá à ANTT verificar o cumprimento das metas estabelecidas e das circunstâncias que ensejarão o término do ajuste e propor ao Ministério dos Transportes a declaração da extinção do contrato, no prazo de 10 dias, assegurada ampla defesa e contraditório. Após decisão da Diretoria Colegiada da ANTT a extinção antecipada consensual será declarada por ato do Ministério dos Transportes, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

4.36. As partes renunciam à discussão judicial ou arbitral sobre o mérito da extinção antecipada consensual, limitando eventuais controvérsias aos aspectos patrimoniais, após a extinção do contrato.

4.37. Durante o Período de Transição, a Concessionária não poderá distribuir dividendos, nem será autorizada a promover a transferência da concessão ou do controle societário.

4.38. A Concessionária poderá, excepcionalmente, solicitar autorização para a transferência de controle societário, conforme as regras regulatórias e legislação vigente, desde que cumprido mais de 80% das metas acumuladas estabelecidas para todo o Período de Transição.

4.39. Até o encerramento do Período de Transição, o Poder Concedente não interromperá os estudos já contratados para viabilizar um eventual novo leilão, valores reais de R\$ 8,7 milhões (data base jan/23) que deverão ser ressarcidos pela Concessionária concomitantemente à assinatura do Termo Aditivo.

4.40. Durante o Período de Transição, a Revisão Ordinária contemplará unicamente a implementação do degrau tarifário previsto e o Reajuste por meio do Índice de Reajuste Tarifário (IRT). Se houver uma defasagem entre o ano de concessão e a Revisão Ordinária do contrato, os efeitos dessa defasagem serão compensados a partir do 4º ano, após o encerramento do Período de Transição, aplicando o Fator C com diluição de seus efeitos até o final do prazo da concessão.

Da apuração de haveres e deveres

4.41. No que se refere à apuração de haveres e deveres, as partes pactuam que as regras ora pactuadas serão aplicáveis à SPE, independentemente da manutenção ou não do atual grupo controlador.

4.42. As Partes aceitam, para fins de solução consensual, os valores calculados de forma negocial, observada a metodologia descrita no Relatório da SSC, que o valor da venda integral das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 320 milhões (data base agosto 24). A partir de agosto de 2024, este valor será acrescido para refletir as adições ao ativo intangível e imobilizado decorrentes de investimentos em bens reversíveis não depreciados ou amortizados, ou seja, obras realizadas após agosto de 2024.

4.43. Foram identificados os seguintes ativos: bens reversíveis não amortizados e pleitos administrativos (pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro) e judiciais em andamento, ingressados pela concessionária, em desfavor da ANTT.

4.44. A respeito dos ativos e renúncias a processos administrativos e judiciais, acordou-se que:

a) A Eco101 renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo judicial nº 1031456-49.2019.4.01.3400) relativa ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro referente ao não pedagimento da BR 116, com valor pleiteado e estimado pela Concessionária de **R\$ 207 milhões**.

b) A Eco101 renuncia a eventuais valores decorrente de pleitos administrativos relativos a direito de reequilíbrio econômico-financeiro, relacionados no Anexo 5 no valor de **R\$ 73,4 milhões** (data base ago/24).

4.45. Foram identificados os seguintes passivos: Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; débitos oriundos da Operação Infinita Highway; valor devido referente ao Acórdão TCU nº 1447/2018 – Plenário; dívida junto ao BNDES; processos trabalhistas e ambientais, detalhados a seguir.

Dos Processos Administrativos Sancionadores (PAS) em trâmite:

4.46. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, as partes identificaram 215 processos ativos, no valor de R\$ 482,1milhões (posição de 12/04/2024), e que desse total R\$ 147,5milhões são passíveis de anulação, resultando como somatório das penas pecuniárias decorrentes dos PAS o montante de R\$ 334.622.027,05. Pactuou-se aplicar um desconto de 40%, em analogia ao previsto na Resolução ANTT nº 5.823/2018, acordando-se o valor de R\$ **200 milhões** para PAS (valor fixo, atualizado pelo IPCA, a partir da assinatura do TA).

4.47. A ANTT se compromete a suspender os PAS identificados no Anexo 5 durante o período de transição, como mecanismo de incentivo ao cumprimento das metas estabelecidas. As partes acordam que cumpridas as condições expressas neste TERMO, os PAS suspensos serão definitivamente extintos. No caso de descumprimento das obrigações assumidas no período de transição, serão deduzidos do ativo objeto de apuração de haveres e deveres decorrentes da extinção contratual.

4.48. Ficam suspensos os prazos prescricionais durante o período de transição.

4.49. A Eco101 renuncia a qualquer eventual alegação de prescrição sobre o objeto dos PAS relacionados.

Das Multas inscritas em Dívida Ativa da União e PAS transitados em julgado

4.50. Existem multas com a União que totalizam o valor de R\$ 400.807.995,11 (estimativa para agosto de 2024). Desse total, 285.004.380,39 se referem a multas transitadas em julgado, dos quais R\$ 104.955.079,69 se referem a processos passíveis de anulação por parte da Agência. E R\$ 115.803.614,72 se referem a 27 multas já inscritas em dívida ativa, dos quais 1 multa se refere a processo passível de anulação pela ANTT, R\$ 17.960.264,85. O valor líquido, após o processamento das anulações, se refere a R\$ 277.892.650,57.

4.51. Este valor foi levantado durante os trabalhos da comissão e deverá ser atualizado junto à Advocacia-Geral da União.

4.52. Por se tratar de créditos da União, fica vedado às Partes dispor sobre multas inscritas em Dívida Ativa e Processos Administrativos Sancionadores com trânsito em julgado administrativo, e estes valores não foram e não poderão ser considerados em encontro de contas em sede de haveres e deveres junto à Agência, em razão do disposto no art. 5º do Decreto 9.194/17.

4.53. Em caso de troca de controle acionário, como resultado do processo competitivo, este valor permanece na SPE. O edital do processo competitivo deve deixar explícita essa obrigação.

4.54. A Eco101 ou um novo entrante se compromete a pagar ou a parcelar, nos termos previstos na Lei nº 10.522/02, ou ainda, a requerer parcelamento ou transação, nos termos previstos na Lei nº 13.988/20, junto à Procuradoria-Geral Federal no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do presente TERMO.

Da Operação Infinita Highway

4.55. Em 2019 houve operação da Polícia Federal denominada Infinita Highway, que dentre outros aspectos, apurou supostos crimes relacionados à elaboração de laudos adulterados sobre indicadores de qualidade das rodovias, que resultou em cobrança indevida de tarifas de pedágio.

4.56. As Partes acordaram que o valor devido pela concessionária, referente a débitos oriundos da Operação Infinita Highway, calculados pela ANTT, é de **R\$ 183.497.631,05** (estimado para agosto de 2024), oriundo de:

a) multas aplicadas pela prestação de informações inverídicas em relatórios de monitoração, nos termos do art. 6º, XXIV, da Resolução ANTT nº 4.071/13, resultando em penalidade no valor de R\$ 23.452.070,67 (agosto/2024), com desconto de 40%, nos termos previstos no TAC-multas.

b) reparação integral de potencial vantagem indevidamente obtida com a não aplicação de descontos tarifários (Fator D) no período apurado e com os impactos ocasionados com o início da cobrança em relação à conclusão dos trabalhos iniciais no valor estimado em R\$ 160.045.560,37 (agosto/2024).

4.57. Os valores indicados acima foram arbitrados entre as Partes, a fim de encerrar a incerteza jurídica e a situação contenciosa, nos termos do art. 26 da LINDB, não representando reconhecimento pela Eco 101 de qualquer dano ao erário ou cobrança indevida de tarifa dos usuários.

4.58. A Eco 101 se compromete a pagar as multas no valor de **R\$ 23.452.070,67** decorrentes da Operação Infinita Highway em 3 parcelas, tendo a primeira parcela vencimento na data de assinatura do termo aditivo, e as demais em 12 e 24 meses subsequentes.

4.59. Em caso de permanência do atual grupo controlador Ecorodovias, a Eco101 deverá depositar os valores das multas na conta vinculada da concessão. No caso de outro controlador vencer o processo competitivo, o valor das multas será deduzido do valor de venda da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, sendo considerado quitado.

4.60. No caso de manutenção do atual grupo controlador, Eco101, os demais valores decorrentes da compensação pelo atraso sobre o início da cobrança de pedágio (trabalhos iniciais) e Fator D, no valor estimado em R\$ 160.045.560,37 (agosto/2024), serão descontados da tarifa a partir do 4º ano da concessão até o término do contrato, considerando o lançamento do valor no Ano 1 no modelo econômico-financeiro.

4.61. Se ocorrer a extinção antecipada consensual, o referido valor será atualizado e descontado em sede de haveres e deveres no momento do pagamento da indenização por bens reversíveis não amortizados depreciados.

4.62. Na hipótese de um terceiro vencer o processo competitivo, o montante já foi considerado no cálculo e será deduzido do valor de venda da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, sendo considerado quitado.

Acórdão TCU nº 1447/2018 - Plenário

4.63. O Tribunal de Contas da União, no Acórdão 1.447/2018 – TCU-Plenário, determinou a aplicação de desconto de reequilíbrio concentrado para investimentos previstos no plano de negócios e não executados pela Eco101.

4.64. O valor devido calculado (estimado para agosto de 2024) decorrente de determinação contida no Acórdão 1.447/2018 – TCU-Plenário referente a aplicação desse desconto é de **R\$ 26.035.210,97**.

4.65. A Eco101 se compromete a pagar este valor em 3 parcelas, tendo a primeira parcela vencimento na data de assinatura do termo aditivo, e as demais em 12 e 24 meses subsequentes.

4.66. Em caso de permanência do atual grupo controlador (Ecorodovias), a Eco101 deverá depositar tais valores na conta vinculada da concessão. No caso de outro controlador vencer o processo competitivo, tais valores já foram considerados no cálculo serão deduzidos do valor a ser pago em razão da venda integral das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, sendo considerado quitado.

Da dívida junto ao BNDES

4.67. A manutenção do atual controlador ou a sua substituição por novo acionista que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a sua reponsabilidade pela dívida da SPE junto ao BNDES, podendo repactua-la ante as novas condições do contrato modernizado.

4.68. De acordo com o balancete de dezembro/23, o saldo devedor da dívida junto ao BNDES é de **R\$ 294,85 milhões**

4.69. No caso de outro controlador vencer o processo competitivo, o valor estimado do saldo devedor para agosto de 2024 já foi deduzido do valor de venda integral de ações da concessionaria atual.

4.70. O edital do processo competitivo deve deixar explícita o valor dessa obrigação.

De outros passivos da União, trabalhistas e ambientais

4.71. A SPE permanece responsável por outros passivos em relação à União, trabalhistas e ambientais, seja sob o encargo do atual grupo controlador ou de outro que venha a substituí-lo, devendo equacioná-los ao longo da execução contratual após assinatura do termo aditivo.

4.72. Foram identificadas 113 reclamações trabalhistas, com valor pleiteado estimado em R\$ 17,9 MM (abr./24) e 3 infrações ambientais, estimado em R\$ 70,5 mil reais.

4.73. Estes valores foram trazidos pela Eco101 e estarão abertos à verificação de eventuais interessados no processo competitivo por meio de *due diligence*.

Do Processo Competitivo

4.74. Para abordar os riscos morais e sistêmicos que foram identificados pela comissão da SSC, as partes concordaram em realizar um processo competitivo. Este foi definido como um instrumento de validação das condições acordadas, especialmente após as profundas atualizações na modelagem econômico-financeira desenvolvidas pela solução consensual.

4.75. Foi pactuado que será realizado processo competitivo para seleção de proponente interessada em assumir o controle da concessão, com oferta da Transferência Definitiva de Controle da Eco101 ao mercado. O processo competitivo permitirá que eventual transferência da concessão ocorra de forma regulada, inserido em um regramento passível de fiscalização por esta Corte de Contas, como condição para a implementação das adequações contratuais propostas pela CSC.

4.76. As diretrizes acordadas pelas partes para este procedimento competitivo são as seguintes:

a) A ANTT promoverá procedimento à semelhança de um leilão público (com base no art. 27 da Lei 8.987/1995), com fase de esclarecimentos e possibilidade de impugnações e recursos, com sessão na B3, utilização do critério de menor tarifa com base em um percentual de deságio sobre a tarifa-teto, e estabelecidos requisitos de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal dos interessados;

b) Os interessados deverão entregar envelopes fechados contendo garantia de proposta e proposta de preço antes da realização da sessão pública de leilão na B3;

c) Impor-se-á o pagamento pelo vencedor do processo competitivo de R\$ 320 milhões, na data-base de agosto de 2024, como condição para a transferência do controle da SPE ao novo entrante, juntamente com os demais pagamentos e ressarcimentos previstos no edital;

4.77. A concessionária se compromete a disponibilizar todas as informações necessárias ao mercado acerca da SPE, seguindo as regras típicas de um processo de M&A (*Merges and Acquisitions* ou Fusões e Aquisições), informações sobre a saúde econômico-financeira do ativo, compromissos assumidos e credores existentes, além de permitir a realização de *due diligence* pelos interessados.

4.78. A Eco101 se compromete ainda com a disponibilização de licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, composições de custos entre outros, produzidos durante a égide do contrato original, relicitação e os trabalhos de Comissão de Solução Consensual, que serão detalhados no Edital de Processo Competitivo.

4.79. A ANTT é a responsável por disponibilizar, garantir e supervisionar a provisão de informações.

4.80. Após homologação do Plenário do TCU da solução, a ANTT irá conferir transparência e disponibilizará à sociedade os dados gerais do projeto, de modo a permitir eventuais contribuições da sociedade organizada antes da publicação do edital. Para tanto, os dados gerais do projeto (projetos, MEFs, Edital, Termo Aditivo e anexos, projetos, licenças, dentre outros) ficarão à disposição do mercado em sítio eletrônico específico da ANTT.

- 4.81. A ANTT se compromete a realizar consulta pública que inclua contribuições escritas e seções presenciais/ híbridas, que trate dos parâmetros e disposições do termo aditivo a ser celebrado e dos procedimentos a serem adotados no processo competitivo.
- 4.82. O edital e TA poderão sofrer ajustes baseados e fundamentados nas contribuições recebidas, desde que não contraponham as condições estabelecidas neste termo. A ANTT definirá prazo e processo de oitiva da sociedade.
- 4.83. Considerando ser o primeiro processo de repactuação no setor de rodovias, fica estabelecido o prazo mínimo de 100 dias entre a disponibilização da documentação e publicação de edital do procedimento competitivo e a realização da sessão pública de leilão.
- 4.84. Será admitida a participação do grupo controlador atual da concessionária no certame, podendo também participar de viva-voz aberto em caso de ofertas de interessados pelo ativo. Visto a novidade da solução desenvolvida, as partes acordaram que para não restringir a competitividade não haverá condição de distanciamento (*range*) entre as propostas ofertadas, sendo permitido o repique sem limitação.
- 4.85. Dada a complexidade do assunto e o alto grau de inovação, a Comissão decidiu que o processo competitivo será estruturado em um ambiente regulatório experimental, utilizando o conceito de *sandbox* regulatório da ANTT, conforme definido na Resolução ANTT 5.999/2022.
- 4.86. A solução regulatória a ser testada se refere exclusivamente ao processo competitivo, enquanto os ajustes contratuais estão vinculados às definições da CSC. Assim, as definições especificamente acerca dos trâmites do procedimento competitivo podem vir a ser alteradas pelos subsídios recebidos no *sandbox*, e podem ser ajustados antes da publicação do edital.
- 4.87. A ANTT e a Eco101 consentem em condicionar a assinatura do Termo Aditivo ao encerramento do Processo Competitivo.
- 4.88. Não haverá troca de controle societário da concessionária caso o atual controlador seja vencedor do processo competitivo ou se não houver interessados no certame. E neste caso a Eco 101 fica obrigada a assinar o termo aditivo de repactuação nos termos pactuados por esta CSC.
- 4.89. O grupo controlador da concessionária Eco101 se obriga a vender a integralidade de suas ações ao vencedor do processo competitivo, adotando as medidas legais, estatutárias e cartorárias cabíveis.
- 4.90. O Processo Competitivo será encerrado com o cumprimento de todas as condições precedentes à transferência do controle da Concessionária, ou, caso não haja a seleção de um novo acionista, aos pagamentos e renúncias dos valores devidos pela Eco101 estipulados neste Termo, no TA e nos documentos do Processo Competitivo.

4.91. As obrigações aqui identificadas e que permanecerão como responsabilidade da SPE são: as multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente, a dívida financeira junto ao BNDES e passivos trabalhistas e ambientais, detalhados no Anexo 5.

4.92. A documentação técnica da Eco101: licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, composições de custos entre outros são de propriedade da SPE e serão transferidas a eventual novo controlador.

5. DA PUBLICIDADE

5.1. O presente TERMO envolve a administração pública e, em observância ao art. 37 da Constituição da República Federativa do Brasil, deve atender ao princípio da publicidade.

5.2. Para os Anexos as Partes acordam a divulgação de versões públicas, que omitam informações econômico-financeiras, inclusive planos de negócios, que se encontram protegidos pelo segredo comercial, devendo ter sua divulgação restrita.

5.3. As Partes concordam em manter a confidencialidade das informações sigilosas constantes dos anexos a este TERMO e a não revelar tais informações a terceiros, exceto com o consentimento prévio por escrito de todas as demais Partes.

5.4. Durante o período de transição, a Eco101 deverá conferir publicidade ao acordo e disponibilizar em sítio eletrônico específico informações sobre a execução contratual em linguagem simples e acessível ao usuário.

5.5. A ANTT deverá disponibilizar em sua página eletrônica os relatórios trimestrais de acompanhamento e os relatórios semestrais de apuração de adimplemento do período de transição, elaborados pela agência e pelo organismo de inspeção acreditada - OIA ou Verificador.

5.6. A Concessionária se compromete a apresentar, para conhecimento, a proposta para a comissão tripartite, regulamentada pela Resolução nº 5.938, de 04 de maio de 2021, composta por representantes da ANTT, dos usuários e da empresa delegatária, com a participação da sociedade civil, após aprovação do Plenário.

5.7. Dúvidas e casos omissos deverão ser sanadas a partir da leitura do relatório da Comissão de Solução Consensual relacionado a este TERMO.

6. DA RENÚNCIA A PROCESSOS JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS

6.1. A Eco101 renúncia expressamente, de forma integral, definitiva e irretratável, a quaisquer demandas administrativas ou jurisdicionais, solicitações, litígios, arbitragem ou ações judiciais referentes ao período anterior ou ao objeto do presente TERMO, bem como a todos os processos administrativos e judiciais existentes, em especial os listados no Anexo 5.

7. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

7.1. Este TERMO terá validade após a assinatura de todas as Partes e da Interveniente.

7.2. Uma vez verificadas todas as Condições de Eficácia, este TERMO passará a produzir efeitos, independentemente de notificação de uma parte à outra, e passarão a ser exigíveis as obrigações previstas neste TERMO e seus Anexos, bem como passarão a fluir os prazos neles previstos, salvo disposição específica e em contrário prevista neste TERMO ou em seus Anexos.

7.3. Considera-se como escopo de discussão da Comissão de Solução Consensual as disciplinas em que houve o consenso, descritas neste termo.

7.4. Os processos de controle externo em tramitação no TCU cujo objeto em apuração tenha sido tratado neste TERMO e objetivamente consensuado entre as Partes será proposta suspensão durante a execução do presente TERMO e, após o seu integral cumprimento, será proposto arquivamento ao relator, por perda de objeto, nos termos do art. 168, III, do Regimento Interno do TCU, salvo em casos de fraude ou dolo.

7.5. Os valores e termos finais aqui pactuados poderão ser revistos e sofrer correções e ajustes caso se identifiquem erros materiais, uma vez que sua checagem foi expedita.

7.6. Este TERMO é celebrado em caráter irrevogável e irretratável e obriga as Partes e seus sucessores, a qualquer título, e somente poderá ser alterado por meio de aditivo por escrito, devidamente assinado por todas as Partes.

7.7. Cada uma das Partes será responsável, individual e independentemente, pelas respectivas obrigações assumidas neste TERMO. Nada disposto neste TERMO implicará ou poderá ser interpretado de forma a estabelecer qualquer responsabilidade solidária ou sucessão entre as Partes.

7.8. O inadimplemento por uma das Partes de qualquer de suas obrigações não resultará na rescisão dos termos e condições avençados neste TERMO, nem em qualquer prejuízo a qualquer outra Parte.

7.9. Os agentes envolvidos no processo negocial deste TERMO, tanto na CSC, como na estrutura decisória de governança das Partes, não estarão sujeitos à responsabilização em processos de controle externo perante o TCU pelas decisões tomadas nos procedimentos negociais, salvo em casos de fraude ou dolo.

7.10. As Partes priorizarão mecanismos de autocomposição para solução consensual de eventuais controvérsias de interpretação deste TERMO.

7.11. O Ministério dos Transportes enviará a presente proposta de acordo a Advocacia-Geral da União, para os fins da autorização prevista pela Lei n. 9.469, de julho de 1997.

8. RELAÇÃO DE ANEXOS

8.1 Integram este TERMO os seguintes anexos:

Anexo 1 – Modelagem Econômico-Financeira (MEF)

Anexo 2 – PER proposto

Anexo 3 – Minuta do Termo Aditivo, contemplando o modelo de 5ª etapa e o Período de Transição

Anexo 4 – Diretrizes sobre o Processo Competitivo

Anexo 5 – Relação de processos judiciais e administrativos que serão encerrados

Anexo 6 – Nota Técnica ANTT 3672/2024/ Sucon: modernização do Contrato de Concessão

Anexo 7 – Relatório da Infra S/A

Anexo 8 – Projeção de Crescimento de demanda de tráfego

E, por estarem justas e acordadas, as Partes assinam este TERMO em 5 (cinco) vias de igual teor e forma, na presença de 2 (duas) testemunhas.

Brasília, 12 de março de 2025.

UNIÃO FEDERAL
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

ECO 101 S.A.



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Testemunha: _____

Testemunha: _____