

**TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO PARA
MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE
CONCESSÃO DA RODOVIA BR-116/SP/PR –
AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S.A.**

AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.336.431/0001-06, com sede na Rodovia SP-139, nº 226, bairro São Nicolau, Registro/SP, CEP 11900-000, signatária do Contrato de Concessão – Edital nº 001/2007, de 14 de fevereiro de 2008, para exploração de 401,6 km da Rodovia BR-116/SP/PR no Trecho São Paulo – Curitiba, celebrado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (“Contrato de Concessão”), e representada neste ato na forma de seu estatuto social pelo Sr. Alisson de Almeida Freire, brasileiro, casado, engenheiro industrial elétrico, portador da cédula de identidade RG nº 108.774.142 IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 081.134.447.93 e Sra. Giane Luza Zimmer Freitas, brasileira, casada, economista, portadora da Carteira de Identidade nº 34.147.024-3, SSP/RJ, inscrita no CPF/MF sob o nº 000.925.867-16 (“Régis Bittencourt” ou “Concessionária”),

ARTERIS S.A, sociedade anônima, inscrita no CNPJ sob o nº 02.919.555/0001-67, com sede na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, nº 510, 12º andar, Vila Nova Conceição, São Paulo/SP, CEP 04543-906, na qualidade de única acionista da Régis Bittencourt, representada neste ato na forma de seu estatuto social pelo Sr. Sérgio Moniz Barretto Garcia, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 05.417.161-6 RJ e inscrito no CPF/MF sob o nº 924.810.277-87 e Sr. Nilton Leonardo Fernandes de Oliveira, brasileiro, casado, contador, portador da cédula de identidade RG nº 10.341.661-6 e inscrito no CPF/MF sob o nº 071.000.747-70,

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, José 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, Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio,

nos limites de suas respectivas competências constitucionais, legais e regulamentares, e, ainda, com a interveniência-anuência 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 Filho.

Considerando que a Régis Bittencourt e a ANTT celebraram o Contrato de Concessão; e

Considerando a instauração do Processo nº TC 018.326/2024-2, em trâmite no TCU e da Comissão de Solução Consensual constituída pela Portaria-Segecex nº 29, de 16 de outubro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 22 de outubro de 2024, responsável pela elaboração da proposta de solução para as controvérsias existentes no Contrato de Concessão,

bem como a incorporação das determinações contidas no Acórdão 2.206/2025-TCU-Plenário, materializadas nas Cláusulas 4.10-4.12;

Convencionam celebrar este Termo de Autocomposição (“TERMO”) 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 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 14 de fevereiro de 2008, entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Régis Bittencourt, oriundo do Edital de Concessão nº 001/2007, referente à concessão para exploração da Rodovia BR-116/SP/PR no Trecho São Paulo – Curitiba, relativo à 2ª Etapa do Programa Federal de Concessões Rodoviárias (PROCROFE), cujo escopo consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER), com tarifa básica de pedágio no valor inicial de R\$ 1,364, referenciada ao mês de julho de 2007, pelo prazo de 25 anos, contados a partir da data de assunção, ocorrida em 18 de fevereiro de 2008. O início da cobrança de pedágio deu-se em 29 de dezembro de 2008.

1.2. O objetivo da Comissão de Solução Consensual é estabelecer a resolução das controvérsias existentes entre as partes, visando ao cumprimento das diretrizes para a modernização e os procedimentos relativos à readaptação e otimização do 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 consensual, sendo esta 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, atualidade, proporcionalidade, 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 dos serviços públicos concedidos, bem como a eliminação de incertezas jurídico-regulatórias e situações de conflito entre as partes tanto na esfera administrativa quanto judicial.

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:

2.6.1. a atualização e modernização contratual conforme a política pública vigente (Portaria nº 848/2023, art. 3º, I);

2.6.2. a defesa do interesse público com a comprovada vantajosidade de celebração de termo aditivo de modernização do contrato de concessão (Portaria MT nº 848/2023, art. 1º, I);

2.6.3. a renúncia pela Concessionária 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 848/2023, art. 3º, II);

2.6.4. o início imediato de execução de obras e dos investimentos e antecipação do cronograma (Portaria MT nº 848/2023, art. 3º, incisos III, IV, V e VI);

2.6.5. 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 848/2023, art. 3º, VII e VIII);

2.6.6. 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 848/2023, art. 3º, X, XI e XII);

2.6.7. 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 848/2023, art. 1º, inciso II); e

2.6.8. redução de acidentes e melhoria da fluidez da rodovia;

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 acordada mostrou-se o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto e a medida mais vantajosa para a Administração Pública 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, conforme estabelecidas neste TERMO, considerando os seguintes elementos:

3.1.1. 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;

3.1.2. adoção de modernizações regulatórias nos mesmos moldes dos contratos de 5ª etapa de concessões da ANTT, exceto os itens tratados especificamente neste TERMO;

3.1.3. estabelecimento de período de transição para garantia de execução dos investimentos com procedimento de extinção antecipada consensual em caso de descumprimento pela Concessionária;

3.1.4. avaliação de haveres e deveres segundo premissas acordadas; e

3.1.5. realização de processo competitivo para oferta das ações pertencentes ao atual acionista controlador e emitidas pela Concessionária 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 Concessionária 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\$ 7,232 bilhões (data-base de *mar-23*).

4.2. A Concessionária se compromete a executar 68,91 km de faixas adicionais; 32,80 km de vias marginais; 21 (vinte e um) segmentos de correção de traçado; 11 (onze) melhorias de interseção; 4 (quatro) melhorias de acesso; 14 (quatorze) pontos de ônibus; 1 (um) acesso da Régis Bittencourt ao Rodoanel; 4 (quatro) pontos de Macrodrenagem, sendo 01 (uma) canalização de córrego e 03 (três) travessias pluviais; 18 (dezoito) Passarelas de Pedestres; 4 (quatro) Edificações da PRF, sendo 02 (duas) implantações e 02 (duas) adequações; implantar 2 (dois) Pontos de Parada de Descanso – PPD; 8 (oito) Interseções tipo Diamante; 2 (duas) Bases de Serviços Operacionais – BSO, sendo uma construção e uma melhoria, além de modernizar e atualizar os Equipamentos de Proteção e Segurança - EPS e Sistemas de Transporte Inteligente - ITS da rodovia, implantar sistema de conectividade ao longo da rodovia, em até 9 (nove) anos contados da celebração do Termo Aditivo de Modernização.

4.3. Para priorizar a realização de obras e atendendo à exequibilidade, nos três primeiros anos, serão realizados 19,63 km de faixas adicionais; 20,52 km de vias marginais; 05 (cinco) melhoria de interseção; 9 (nove) pontos de ônibus; 6 (seis) Passarelas de Pedestres; construção de 1 (uma) Edificação da PRF; além de 2 (dois) Pontos de Parada de Descanso – PPD.

4.4. A Concessionária se compromete a construir dois novos túneis que compõem as obras de correção de traçado, sendo um no km 359,36 e outro no km 360,18, conforme cronograma estabelecido no PER Volume II.

4.5. Foi reconhecido o interesse público de elaboração de projeto do Contorno Norte de Curitiba, o qual demanda a necessidade de conclusão prévia de licenciamento ambiental, desocupações, desapropriações, definição de traçado e aprovação de projeto executivo. A Concessionária deverá finalizar o projeto executivo até o final do 4º ano e o licenciamento ambiental até o final do 5º ano, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo de Modernização.

4.6. No tocante a possíveis desocupações que possam ser requeridas no Sistema Rodoviário, a Concessionária será responsável apenas pela realização de estudos para avaliar áreas que poderão ser passíveis de desocupação, e, quaisquer outros custos relacionados às atividades de desocupação, caso sejam realizadas pela Concessionária, deverão ser 100% (cem por cento) reequilibradas pelo Poder Concedente.

4.7. A Concessionária 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\$ 4,084 bilhões (data-base de *mar-23*).

4.8. A estrutura e serviços que compõem 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).

4.9. Acordou-se que os valores para os investimentos de Capex e Opex fossem atualizados tomando-se por base custos referenciais reais e atuais, bem como projetos da Concessionária, os quais foram analisados de forma paramétrica pela ANTT, tendo-se concluído pela razoabilidade de parte dos valores utilizados em relação às referências existentes nos estudos de viabilidade para novas concessões.

4.10. A Concessionária deverá apresentar o “Estudo de Soluções Complementares para a Serra do Cafezal”, com duração total de 48 (quarenta e oito) meses, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo, sendo 12 (doze) meses para a elaboração do estudo, 12 (doze) meses subsequentes para o projeto executivo e 24 (vinte e quatro) meses para a obtenção do licenciamento ambiental. Após a validação das soluções pela ANTT, caso seja indicada a necessidade de implementação, será obrigatória a elaboração dos projetos executivos correspondentes e o respectivo licenciamento ambiental, visando à inclusão das intervenções no contrato de concessão.

4.11. A Concessionária deverá submeter à ANTT o “Relatório Técnico de Justificativas para Priorização de Obras de Correção de Traçado”, no prazo de 6 (seis) meses, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo, abrangendo todo o trecho sob concessão, com base nas obras já previstas e em eventuais novas intervenções identificadas.

4.12. Deverão ser desenvolvidos e submetidos à ANTT estudos para avaliação de soluções técnicas referentes aos km 363, 347 e 499 da BR-116/SP e ao km 39 da BR116/PR, além de outros que venham a ser identificados durante a elaboração do relatório mencionado no item anterior. O prazo total será de 42 (quarenta e dois) meses, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo, distribuídos em 6 (seis) meses para a elaboração dos estudos prévios, 12 (doze) meses para o desenvolvimento do projeto executivo e 24 (vinte e quatro) meses para a obtenção do licenciamento ambiental. Após a validação das soluções pela ANTT, e caso se conclua pela necessidade de execução, a Concessionária deverá elaborar os respectivos projetos e promover o licenciamento ambiental, com vistas à inclusão das soluções no contrato de concessão.

Da atualização da Taxa Interna de Retorno – TIR

4.13. No que se refere ao novo modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno de 11,41 % a.a. em termos reais (referência 1º trimestre de 2025). 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, nº 6.004/2022 e nº 6.048/2024 que indicaram o NRP – Nível de risco do projeto de 41,08, ou seja, Classificação de Risco 2.

4.14. A TIR de 11,41% a.a., calculada pela ANTT e acordada entre as partes, não será atualizada quando da assinatura do Termo Aditivo de Modernização, à exceção de futura inclusão de novos investimentos por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), como previsto nos regulamentos da ANTT.

Da atualização do Tráfego atual e projetado

4.15. A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada foi de 1,55% ao ano (CAGR), tendo tomado como base:

- a) Histórico de tráfego da concessionária desde o início da operação até dezembro de 2024;
- b) A projeção de crescimento do PIB com base no Boletim Focus/BACEN (boletim de 24 de janeiro de 2025);
- c) Aplicação de técnicas de econometria de séries temporais para projeção de tráfego até 2040;

4.16. Assim, o tráfego inicial nas praças de pedágio do MEF proposto está atualizado para o patamar de 173.490.516 eixos equivalentes anuais no ano 1, evoluindo até o patamar de 215.124.716 eixos equivalentes anuais no final do contrato.

Da Tarifa

4.17. As tarifas objeto de solução consensual foram calculadas a partir do modelo econômico-financeiro. A tarifa básica de pedágio (TBP) é calculada com base na tarifa quilométrica (TKM), média em relação ao valor praticado atualmente. Adicionalmente, a tarifa considera o tipo de via, o qual para o caso da Régis Bittencourt fora considerado como sendo do tipo “pista dupla”, haja vista que a concessão já se encontra totalmente duplicada. Em tempo, esclarece-se que não foi aplicado fator de reclassificação de 30% para pista dupla, pois a tarifa em vigor é oriunda de um contrato de 2008, o qual não previa distinção entre tarifas de pista simples e dupla, sendo realizada a convergência para a nova tarifa de reequilíbrio por meio de degraus tarifários pré-estabelecidos.

4.18. A 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\$ 0,05912/km. A TKM do ano 1, a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização, corresponde a R\$ 0,08277/km. Os patamares de aumento tarifário acordados são de 40% (degrau tarifário de 16,20%), 20% (degrau tarifário de 24,10%) e 17,79% (degrau tarifário de 20,72%), resultando em tarifas de R\$ 0,09932/km a partir do primeiro dia do 13^a mês; R\$ 0,11699/km a partir do primeiro dia do 25^o mês e R\$ 0,10902/km nos anos finais (data base de mar-23, considerando as pistas duplas já existentes, degraus e o término do efeito do impacto tarifário do Fluxo de Caixa Marginal nº 2 (FCM2, vide abaixo).

4.19. Após a incidência dos três degraus tarifários durante a fase de transição, a TKM do 4^o ano será de R\$ 0,11705, chegando a R\$ 0,11790 no 7^o ano. No 8^o ano, em função do término do efeito do impacto tarifário da finalização do FCM2, passará para R\$ 0,10383 e, a partir do 10^o ano, em função da conclusão das obras previstas, haverá uma reclassificação de 5%, de modo que a TKM será de R\$ 0,10902 até o 15^o ano.

4.20. A tarifa de pedágio somente será incrementada por meio dos Degraus Tarifários, sendo que o primeiro Degrau será aplicado de maneira imediata a partir da assinatura do Termo Aditivo de Modernização, e os demais degraus estarão condicionados ao 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% de cumprimento das referidas obrigações, a alteração da tarifa seguirá a proporcionalidade prevista na regra de reclassificação tarifária.

4.21. A tarifa de pedágio alcançada no consenso (TKM homogênea de R\$ 11,25, já considerando a tarifa quilométrica de R\$ 1,41 a preços de março/2023 do FCM2 até o ano 7, passando para R\$ 9,84 a partir do 8º ano) é menor que as previstas nos estudos em andamento ou da média dos estudos em andamento já levados à audiência pública pela ANTT.

4.22. Foi adotada sistemática de reclassificação tarifária para acréscimo da tarifa de forma vinculada à execução de obras, aderente ao previsto na Portaria MT nº 995/2023. A sistemática considerará o conjunto de melhorias, e seus efeitos financeiros ocorrerão na revisão ordinária subsequente ao término do conjunto de obras. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

4.23. A Tarifa de Pedágio será revista e reajustada conforme disposto no Termo Aditivo de Modernização, sendo que, no início da vigência do referido termo, a tarifa será atualizada pelo IRT com base na variação do IPCA entre outubro de 2025 e dois meses anteriores à sua vigência. Esse reajuste refere-se à atualização da tarifa em relação à última Revisão Ordinária prevista no Contrato de Concessão Original, programada para dezembro de 2025. Nessa ocasião, ocorrerá apenas o reajuste da tarifa, mantendo-se, assim, a tarifa conforme a última revisão aprovada pela ANTT em dezembro de 2024.

4.24. No contrato atual da Autopista Regis Bittencourt existem vários Fluxos de Caixa Marginais que contemplaram a inclusão de investimentos adicionais ao Contrato original, com o respectivo incremento tarifário destinado a garantir, dentro do prazo originalmente previsto para a concessão, o equilíbrio entre investimentos e receitas em virtude das novas obrigações.

4.25. Em razão da proposta de modernização do Contrato de Concessão atual, em que é proposto um novo MEF que não considera tudo o que ocorreu desde o início da Concessão até o momento da celebração do Termo Aditivo de Modernização, verifica-se que, dentre outros, o FCM2 - que contempla o reequilíbrio devido às alterações na emblemática obra de duplicação da Serra do Cafezal - ainda não teria cumprido integralmente sua função de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro desses investimentos adicionados ao Contrato original, uma vez que o reequilíbrio foi pactuado por aumento tarifário e desta forma só seria integralmente realizado ao término da concessão em vigor.

4.26. Tendo em vista a representatividade deste reequilíbrio e como a Concessionária ainda não foi 100% remunerada por todos os investimentos já realizados, considerando que se trata de um reequilíbrio já reconhecido pelo Poder Concedente, foi acordado que a tarifa do FCM2 será adicionada à tarifa do novo MEF, por prazo igual ao previsto no contrato original. Essa incorporação assegura que os valores ainda pendentes de recebimento pela Concessionária sejam devidamente considerados, permitindo que a concessionária seja remunerada de maneira integral pelos investimentos que realizou sob a vigência do contrato original, respeitando o princípio do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e evitando a imposição de prejuízos à concessionária decorrentes de uma alteração na modelagem contratual.

4.27. O Fluxo de Caixa Marginal 2 será atualizado considerando o Tráfego Real revisado

anualmente. Os efeitos da aplicação do Desconto de Usuário Frequentemente (DUF), do Desconto Básico de Tarifa (DBT) e dos Recursos Vinculados sobre o valor do FCM2 foram diretamente incorporados ao MEF, estando, portanto, já refletidos na tarifa de pedágio.

4.28. Considera-se revertido à modicidade tarifária o valor equivalente a 1% da receita total da concessão à título de receitas acessórias, tendo sido considerada a possibilidade de incremento desse tipo de receitas a partir da modernização contratual com a utilização da regra da 5ª etapa de concessões, que aloca o risco da sua obtenção à Concessionária. O valor restante das receitas acessórias obtidas ao longo da concessão será integralmente destinado à Concessionária, após deduzidos somente os recursos vinculados, nos termos do Termo Aditivo de Modernização.

Da Alteração do Prazo Contratual

4.29. Atendendo à modicidade tarifária, à necessidade de amortização de investimentos e à financiabilidade do projeto, para manutenção de novo equilíbrio do contrato, as partes consentem em alterar o prazo contratual de forma a totalizar 15 anos, contados a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização do Contrato de Concessão.

Das Modernizações Regulatórias

4.30. 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 na minuta de Termo Aditivo de Modernização e seus anexos (Anexo 3 deste TERMO), na minuta do PER (Anexo 2 deste TERMO), e estão refletidas nos valores de tarifas calculados pelo MEF (Anexo 1 deste TERMO), 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 vinculados 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) por uso de *tags* de pagamento automático e Descontos de Usuário Freqüente (DUF) progressivos quando o usuário passar pela mesma praça (e sentido) 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, conforme previstos no PER;
- l) Regulação por incentivos por meio de degraus e reclassificações tarifárias condicionadas à entrega de pacotes de obras a partir do segundo degrau, durante o período de transição e, posteriormente, pela execução de obras de ampliação de capacidade (faixas adicionais);
- m) Regrimentos 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

4.31. Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta, as Partes acordam em estabelecer um Período de Transição de 3 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.

4.32. Durante o período de transição, o acompanhamento do cumprimento das metas estabelecidas será feito trimestralmente pela ANTT, de acordo com plano de ação, com apoio de 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: auditorias de tráfego e receita, avaliação do atendimento a parâmetros de desempenho e avaliação técnica das obras em execução (conforme art. 5º da Portaria MT nº 848/2023).

4.33. O Verificador durante o período de transição será contratado preferencialmente pela Infra S.A., sendo ressarcida pela Concessionária. Caso a Infra S.A. não realize a contratação tempestivamente, o Verificador poderá ser contratado pela Concessionária, alternativamente.

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

4.35. 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, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de três meses.

4.36. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será adotado o seguinte procedimento:

4.36.1. A Concessionária será formalmente notificada pela ANTT sobre o inadimplemento persistente e poderá apresentar manifestação escrita no prazo improrrogável de 15 (quinze) dias corridos, contados da data de recebimento da notificação.

4.36.2. A ANTT analisará a defesa apresentada e terá o prazo de 15 (quinze) dias corridos para decidir sobre eventual arquivamento do processo, o que ocorrerá em caso de comprovada ausência denexo de causalidade entre a conduta da Concessionária e o inadimplemento verificado.

4.36.3. A instauração do processo de extinção antecipada consensual independerá de avaliação de culpa da Concessionária, ressalvadas exclusivamente as seguintes hipóteses excludentes de responsabilidade, desde que devidamente comprovadas: a) caso fortuito ou força maior; b) fato da administração; c) fato de terceiros.

4.36.4. A ANTT comunicará imediatamente ao Ministério dos Transportes a instauração do processo de extinção antecipada consensual.

4.36.5. O processo de extinção antecipada consensual seguirá rito sumário, com prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias para sua conclusão, contados da data de sua instauração formal.

4.36.6. Os procedimentos específicos, prazos internos, documentação necessária e demais aspectos procedimentais do rito sumário serão detalhadamente regulamentados no Termo Aditivo de Modernização.

4.36.7. Durante a tramitação do processo de extinção antecipada consensual, a Concessionária permanecerá responsável pela continuidade da prestação adequada dos serviços concedidos, devendo manter todas as condições de segurança e trafegabilidade da rodovia.

4.37. Da decisão que instaure o processo de extinção antecipada não caberá recurso.

4.38. O processo na ANTT observará o contraditório e ampla defesa da Concessionária, irá apurar se há nexode causalidade entre as ações ou omissões da Concessionária que contribuíram para o descumprimento das metas estabelecidas e assim determinar se é caso de encerramento do contrato, independentemente de indenização prévia, calculada no curso do processo.

4.39. Após decisão da Diretoria Colegiada da ANTT pela extinção antecipada consensual, a ANTT encaminhará proposta ao Ministério dos Transportes, que terá prazo de 10 (dez) dias para autorizar a extinção do contrato de concessão.

4.40. 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.

4.41. Durante o Período de Transição, a Concessionária não poderá distribuir dividendos, nem

será autorizada a promover a transferência da concessão ou do controle societário.

4.42. 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.

4.43. Durante o Período de Transição, a Revisão Ordinária contemplará unicamente a implementação dos degraus tarifários previstos e o Reajuste por meio do Índice de Reajuste Tarifário (IRT). As Revisões Ordinárias ocorrerão anualmente, sendo a primeira realizada 12 (doze) meses após o início da vigência do Termo Aditivo. As revisões subsequentes — segunda e terceira, ainda dentro do Período de Transição — ocorrerão no mesmo dia e mês da primeira.

4.44. Se houver um atraso do momento previsto para revisão, durante o Período de Transição, para não ferir o efeito dos degraus, será usado o saldo de conta vinculada. Em caso de saldo insuficiente, de forma excepcional, serão usados os outros mecanismos disponíveis no Termo Aditivo de modernização, tais como fator C e alíquota de recursos vinculados, na revisão subsequente, após o encerramento do Período de Transição.

4.45. Após o 3º ano, encerrado o Período de Transição, passarão as ser aplicadas as regras ordinárias estabelecidas pelo Termo Aditivo de Modernização até o final de vigência do prazo do Contrato de Concessão.

4.46. Os fatores de reequilíbrio só incidirão após o período de transição, para não se contrapor aos degraus tarifários estabelecidos nos três primeiros anos.

Da apuração de haveres e deveres

4.47. No que se refere à apuração de haveres e deveres (Anexo 5 deste TERMO), as partes acordam que as regras ora pactuadas serão aplicáveis à Concessionária, independentemente da manutenção ou não do atual acionista controlador.

4.48. As Partes aceitam, para fins de solução consensual, os valores calculados pela metodologia descrita no Relatório da SSC, estabelecendo que o valor da venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador da Concessionária, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais) (data base de junho-26).

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

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

4.50.1. A Concessionária renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo nº 1029959-52.2019.4.01.3400) relativa à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em razão da demora do Poder Público em proceder à segunda habilitação da Concessionária no programa REIDI, conforme detalhado no Anexo 5.

a) A Concessionária renuncia a eventuais valores decorrente de pleitos administrativos relativos a direito de reequilíbrio econômico-financeiro, relacionados no Anexo 5 no valor de R\$ 259.238.474,04 (data base dez/24).

b) A Concessionária renuncia às ações anulatórias referentes a Processos Administrativos

Sancionadores transitados em julgado e inscritos em dívida ativa, que totalizam o valor aproximado R\$ 30.666.776,96 (data base jan/25), conforme valores informados pela Concessionária e validados pela ANTT.

4.51. Foram identificados os seguintes passivos: TAC Multas, Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT, multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente, dívida junto ao mercado, processos administrativos e judiciais nas esferas cível, trabalhista e ambiental, detalhados a seguir.

4.52. Os passivos referentes ao TAC Multas, aos Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT, multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente, e dívida junto ao mercado permanecem sob responsabilidade da Concessionária, e seus valores já foram deduzidos do valor de venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador, em caso de troca de controle como resultado do processo competitivo.

4.53. O controlador da Concessionária, seja a Arteris seja outra companhia vencedora do processo competitivo, terá a obrigação de proceder ao aporte adicional na concessão, correspondente a 15% do déficit do fluxo de caixa da concessão durante o ciclo de obras, o que representa o valor de R\$ 268.615.150,41 (data base mar/23). O montante deverá ser integralizado como capital social na Concessionária e poderá ser reduzido em até 50% caso demonstrada captação dos respectivos recursos no mercado financeiro, cuja demonstração deverá ocorrer concomitantemente à assinatura do Termo Aditivo.

4.54. A concessionária possui debêntures emitidas junto ao mercado, no valor total estimado para Junho/2026, de R\$ 1.897.935.680,32. A lista dos credores consta do anexo 6.

4.55. A Concessionária possui saldo, conforme demonstrações financeiras de dez-24, nas seguintes contas:

Caixa e Equivalentes de Caixa	25.136.000
Aplicações Financeiras	5.911.000
Aplicações Financeiras Vinculadas	19.303.000
Total	50.350.000

4.56. O saldo estimado para jun-26 das referidas contas, conforme informação da concessionária, é de R\$ 181.477.063,17

Do TAC Multas e Dos Processos Administrativos Sancionadores (PAS) em trâmite

4.57. Sobre o TAC Multas, celebrado em janeiro de 2025, no valor de referência de R\$ 373.200.957,60, as partes acordam, para fins do cálculo do valor de venda da integralidade das ações pertencentes ao atual acionista, que o valor estimado é de R\$ 396.100.110,31 (jun-26).

4.58. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, que não foram objeto do TAC Multas, as partes identificaram 35 processos ativos, no valor potencial de R\$ 95.695.000,00 (posição de jan/25), e que desse total R\$ 60.000.000,00 são passíveis de anulação, resultando como somatório das penas pecuniárias decorrentes dos PAS o montante de R\$ 35.695.000,00. Pactuou-se aplicar um desconto de 40% sobre esse valor máximo estimado para as multas cujas infrações estão em apuração, em analogia ao previsto na Resolução ANTT nº 5.823/2018, acordando-se o valor estimado de R\$ 21.417.000,00 para PAS (jan-25),

com o mesmo critério de atualização do TAC Multas.

4.59. A ANTT se compromete a suspender a tramitação do TAC Multas e dos PAS identificados no Anexo 5 deste TERMO durante o período de transição, como mecanismo de incentivo ao cumprimento das metas estabelecidas. As partes acordam que cumpridas as condições expressas no Termo Aditivo de Modernização durante o Período de Transição, o TAC Multas e os PAS suspensos serão definitivamente extintos. No caso de descumprimento das obrigações assumidas no período de transição com a extinção antecipada consensual do Contrato, o valor estimado das multas será deduzido do ativo objeto de apuração de haveres e deveres decorrentes da extinção contratual, com a respectiva extinção dos PAS.

4.60. Ficam suspensos os prazos prescricionais durante o período de suspensão da tramitação dos PAS.

4.61. A Concessionária renuncia a qualquer eventual alegação de prescrição sobre o objeto dos PAS relacionados.

Das Multas inscritas em Dívida Ativa da União e Multas transitadas em julgado

4.62. Existem 28 multas com a União que totalizam o valor estimado de R\$ 53.184.971,09 (estimativa para jun-26). Todas essas multas estão transitadas em julgado no âmbito administrativo e, desse total, R\$ 36.544.828,61 se referem 19 multas já inscritas em dívida ativa, R\$ 16.640.142,49 se referem 9 multas não inscritas em dívida ativa.

4.63. Todas as ações judiciais anulatórias das multas inscritas em dívida ativa e multas transitadas em julgado, relacionadas no Anexo 5 deste TERMO, serão extintas após petição de renúncias à pretensão apresentadas pela Concessionária no prazo de 30 dias, contados da celebração do Termo Aditivo de Modernização.

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

4.65. As multas com trânsito em julgado administrativo, mas ainda não inscritas em dívida ativa, poderão ser objeto de Acordo Substitutivo de Multas, nos termos da Resolução ANTT nº 6.053/2024.

4.66. Independentemente da troca de controle acionário, este valor permanece de responsabilidade da Concessionária. O edital do processo competitivo deve deixar explícita a obrigação de pagamento integral dos valores inscritos em dívida ativa e multas transitadas em julgado anteriores ao Termo Aditivo de Modernização.

4.67. A Concessionária se compromete a pagar ou a parcelar, nos termos previstos na Lei nº 10.522/2002, ou ainda, a requerer parcelamento ou transação, nos termos previstos na Lei nº 13.988/2020, junto à Procuradoria-Geral Federal no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do Termo Aditivo de Modernização.

Da dívida junto ao mercado

4.68. A manutenção do atual controlador ou a sua substituição por novo acionista que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a sua responsabilidade pela dívida da Concessionária com o mercado consubstanciada pela 8ª emissão de debêntures da Autopista Régis Bittencourt S.A., podendo repactuá-la ante as novas condições do contrato modernizado. Havendo

troca de controle da Concessionária, a responsabilidade por todos os custos decorrentes da aprovação dos debenturistas para esta troca de controle será da Concessionária e deverá ser suportada pelo novo controlador.

4.69. De acordo com o balancete de dezembro/24, o saldo devedor desta dívida é de R\$ 1.789.594,00.

4.70. O valor estimado da dívida, de R\$ 1.716.458.617,15 para jun-26, abatido do saldo estimado das contas credoras de “Caixa e equivalentes de caixa”, “Aplicações financeiras” e “Aplicações financeiras vinculadas”, cuja soma está estimada em R\$ 181.477.063,17 para jun-26, foi considerado para fins do cálculo do valor de venda da Concessionária em caso de troca de controle.

4.71. Esses valores deverão ser atualizados no momento do pagamento do valor de saída, considerando o saldo devedor da 8ª emissão de debêntures da Concessionária, descontados os valores de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras e aplicações financeiras vinculadas.

4.72. Para o cálculo dessa atualização, deverão ser considerados:

- a) o valor do saldo devedor das debêntures conforme extrato do Agente Fiduciário do dia anterior ao dia do pagamento, e
- b) para os valores de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras e aplicações financeiras vinculadas, os extratos bancários das contas de titularidade da Concessionária.

4.73. O edital do processo competitivo deve deixar explícito o valor dessa obrigação.

Da limitação ao endividamento da SPE

4.74. A Concessionária não poderá contrair novas dívidas ou assumir novas obrigações financeiras que excedam, isolada ou conjuntamente, o valor máximo de endividamento adicional líquido (equivalente ao valor estabelecido para venda integral das ações), até a conclusão do processo competitivo.

4.74.1. Para fins desta cláusula, consideram-se:

- a) dívidas: financiamentos, empréstimos, emissão de títulos ou valores mobiliários e outras operações que gerem obrigação de pagamento pela Concessionária;
- b) valor máximo de endividamento adicional líquido: R\$ 120.000.000,00, na data-base de jun-26; e
- c) caso a dívida atual da Concessionária seja liquidada em sua totalidade ou parcialmente, o valor descrito no item (b) poderá ser incrementado no mesmo montante do valor liquidado.

4.74.2. A ANTT poderá, a qualquer momento, solicitar à Concessionária a comprovação do cumprimento do limite estabelecido no caput.

4.74.3. O descumprimento do disposto nesta cláusula poderá ensejar a extinção antecipada do contrato, nos termos deste TERMO.

4.74.4. A Concessionária poderá contrair novas dívidas ou assumir novas obrigações financeiras, até a publicação do edital do processo competitivo, devendo o valor da dívida líquida ser ajustado de forma a refletir os novos financiamentos.

Do Prejuízo Fiscal

4.75. A Concessionária apresenta prejuízo fiscal conforme declarações de Imposto de Renda, no valor de R\$ 191.969.000,00 em dez-24. Caso haja a transferência do controle da Concessionária no processo competitivo, o Comprador se compromete a ressarcir à Vendedora 20% do valor do prejuízo fiscal utilizado por ele, nos termos estabelecidos no Contrato de Compra e Venda.

4.76. O montante máximo previsto na cláusula 4.72 deverá ser atualizado de acordo com a demonstração financeira devidamente auditada do período encerrado em jun-26.

4.77. Em cada episódio de efetivo aproveitamento do prejuízo fiscal acumulado, o Comprador deverá pagar à Vendedora o equivalente a 20% de todo o benefício auferido, conforme registro no Livro de Apuração do Lucro Real – LALUR da Companhia, até que seja alcançado o montante máximo devidamente atualizado indicado na cláusula acima.

4.78. O Comprador deverá utilizar o prejuízo fiscal acumulado até a data de corte indicada na cláusula 4.72 em detrimento de eventuais prejuízos fiscais que venha a apurar após referida data.

4.79. Para fins de apuração do aproveitamento do prejuízo fiscal e pagamento do preço adicional, o Comprador deverá enviar à Vendedora os seguintes documentos:

- a) Demonstrativo do LALUR da Companhia, a fim de comprovar a utilização do prejuízo fiscal,
- b) Guia de pagamento dos tributos para conferência com o LALUR da Companhia
- c) Memória de cálculo que permita a identificação objetiva do valor a ser pago à Vendedora a título de preço adicional.

4.80. Caso haja qualquer discordância de boa-fé da Vendedora em relação às informações contidas nos documentos enviados pelo Comprador, a Vendedora deverá notificar o Comprador por escrito no prazo de até 20 (vinte) dias corridos contados do recebimento dos documentos, detalhando por escrito os pontos de discordância e/ou que necessitam de esclarecimento do Comprador, devendo as Partes discutir os pontos de discordância e/ou questionamento e envidar esforços comercialmente razoáveis para tentar solucionar a controvérsia dentro do prazo de 20 (vinte) dias corridos contados do recebimento pelo Comprador da notificação enviada pela Vendedora.

4.81. Se as Partes não chegarem a um acordo relativamente à controvérsia suscitada, qualquer das Partes poderá submeter a controvérsia aos mecanismos de resolução de disputas previsto no Contrato de Compra e Venda de ações.

4.82. Cada pagamento referente ao preço adicional devido pelo Comprador à Vendedora nos termos desta cláusula será feito em até 30 (trinta) dias corridos contados da data de recebimento pela Vendedora dos documentos referidos na cláusula 4.76 acima, em fundos imediatamente

disponíveis, por transferência eletrônica, para conta bancária de titularidade da Vendedora.

4.83. A confirmação bancária do recebimento do respectivo pagamento constituirá a quitação total, geral, irrevogável e irreversível do Comprador em relação a tal parcela do preço adicional.

4.84. Caso o Comprador não efetue tempestivamente o pagamento de parcela do preço adicional devida à Vendedora e não exista controvérsia em curso entre as Partes instaurada nos termos da cláusula 4.77, o Comprador deverá arcar com o pagamento de multa equivalente a 10% (dez por cento) do valor da parcela vencida e não paga e juros moratórios de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) ao mês até a data do efetivo pagamento.

4.85. A multa penal não exclui a responsabilidade do Comprador pelo cumprimento da obrigação principal, nem prejudica o direito da Vendedora de buscar eventuais indenização por perdas e danos que excedam o valor da multa penal.

Da garantia para atendimento das intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos no final da Concessão

4.86. O Termo Aditivo de Modernização do Contrato de Concessão prevê que durante os últimos 5 anos do prazo da Concessão a alíquota dos Recursos Vinculados será acrescida em 5 pontos percentuais para garantir o cumprimento dos parâmetros de Desempenho e dos parâmetros técnicos no final da Concessão.

4.87. Foi acordado na Comissão que, desde que a Concessionária esteja atendendo 90% dos parâmetros de Desempenho e dos parâmetros técnicos, verificado no último relatório enviado antes do prazo de cinco anos para o término do prazo contratual, a Concessionária poderá, a seu exclusivo critério, apresentar fiança bancária correspondente à metade do valor equivalente à 5% dos Recursos Vinculados, e com isso reduzir o acréscido da alíquota dos Recursos Vinculados para 2,5% até o final da Concessão, de acordo com os seguintes critérios:

- a. A garantia deverá ser apresentada antes do início do prazo de cinco anos para o término do prazo contratual.
- b. No momento da sua apresentação, o valor da garantia deverá corresponder a 2,5% da Receita Bruta do ano anterior, sendo aumentado a cada ano, no valor correspondente à receita bruta do ano imediatamente anterior.
- c. Ao final do prazo da concessão, o valor da garantia deverá corresponder à 2,5% da Receita Bruta dos cinco anos anteriores.
- d. A garantia apresentada ao final do prazo da concessão deverá ser mantida vigente por 2 anos ou até a Notificação Final de Ajuste Final de Resultados, o que ocorrer antes.

Outros passivos da União, cíveis, trabalhistas e ambientais

4.88. A Concessionária permanece responsável por outros passivos em relação à União, cíveis, 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 de Modernização.

4.89. Foram identificados os processos cíveis, trabalhistas e de outras naturezas, que permanecerão sob responsabilidade da concessionária.

4.90. Estes processos foram trazidos pela Concessionária e estarão abertos à verificação de eventuais interessados no processo competitivo por meio de *due diligence*.

Do Processo Competitivo

4.91. Para mitigar 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.

4.92. Foi pactuado que será realizado processo competitivo para seleção de proponente interessada em assumir o controle da concessão, com oferta da transferência definitiva de 100% (cem por cento) das ações da Concessionária 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.

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

4.93.1. A Concessionária, com o acompanhamento da 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;

4.93.2. Os interessados deverão entregar envelopes fechados contendo garantia de proposta e proposta de tarifa antes da realização da sessão pública de leilão na B3; e

4.93.3. Impor-se-á o pagamento pelo vencedor do processo competitivo de R\$ 120.000.000,00, utilizando-se, para fins de referência, a data-base de jun-26, mas com apuração atualizada na data da efetivação do pagamento, como condição para a transferência do controle da Concessionária com a venda integral das ações ao novo entrante, juntamente com os demais pagamentos e ressarcimentos previstos no edital.

4.94. A Concessionária se compromete a disponibilizar todas as informações necessárias ao mercado acerca da companhia, seguindo as regras típicas de um processo de M&A (*Mergers 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, ficando consubstanciado que haverá assinatura de termo de confidencialidade para acessos às informações disponibilizadas no âmbito do processo competitivo, conforme regramento a ser estabelecido posteriormente.

4.95. A Concessionária se compromete ainda com a disponibilização de licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, entre outros, produzidos durante a égide do contrato original e dos trabalhos da Comissão de Solução Consensual, que serão detalhados no Edital de Processo Competitivo.

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

4.97. Após homologação do Plenário do TCU da solução, a ANTT irá conferir transparência e disponibilizará à sociedade os dados gerais do projeto. Os dados gerais do projeto (projetos, MEFs, Edital, Termo Aditivo e anexos, licenças, dentre outros) ficarão à disposição do mercado em sítio

eletrônico específico da ANTT.

4.98. O edital e Termo Aditivo de Modernização 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.

4.99. 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.

4.100. Será admitida a participação do grupo controlador atual da Concessionária no certame por meio da entrega de envelope fechado no prazo assinalado pelo edital em conjunto com os demais concorrentes, podendo também participar de viva-voz em caso de ofertas dentro da regra (range) de até 5% (cinco por cento) de afastamento em relação à primeira colocada do certame em termos de Proposta Econômica Escrita, de forma análoga aos editais dos leilões da 5ª Etapa.

4.101. A ANTT e a Concessionária consentem em condicionar a assinatura do Termo Aditivo de Modernização ao encerramento do Processo Competitivo.

4.102. 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 Concessionária fica obrigada a assinar o Termo Aditivo de Modernização nos termos pactuados por esta CSC.

4.103. O grupo controlador da Concessionária, Arteris S.A., se obriga a vender a integralidade de suas ações ao vencedor do processo competitivo, adotando as medidas legais, estatutárias e cartorárias cabíveis, mediante o recebimento efetivo do valor de venda.

4.104. O Processo Competitivo será encerrado caso haja um novo acionista, com o cumprimento de todas as condições precedentes à transferência do controle da Concessionária, e independentemente de haver ou não novo acionista, com os pagamentos e renúncias dos valores devidos pela Concessionária estipulados neste TERMO, no Termo Aditivo de Modernização e nos documentos do Processo Competitivo.

4.105. As obrigações aqui identificadas e que permanecerão como responsabilidade da Concessionária são: Processos Administrativos Sancionadores ativos, as multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente (Anexo 5 deste TERMO), a dívida financeira junto ao mercado e passivos cíveis, trabalhistas e ambientais..

4.106. A documentação técnica da Concessionária, tais como: licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, entre outros são de propriedade da Sociedade de Propósito Específico, independentemente da troca de controle societário.

4.107. Eventuais penalidades decorrentes de autos de infração lavrados em face da Concessionária, não considerados na apuração dos haveres e deveres de que trata o Anexo 5, seguirão o trâmite ordinário no âmbito da ANTT e não terão seus valores financeiros considerados para fins de definição do valor de saída.

4.108. O edital do processo competitivo informará aos participantes que os processos de controle externo em tramitação no TCU e eventuais desdobramentos que possam trazer impactos financeiros negativos para a concessão, à exceção de processos que tratem de responsabilização pessoal, estão abrangidos nesta solução consensual, ficando suspensos durante o período de transição e, após o cumprimento integral das obrigações pactuadas, perderão objeto nos termos

do Regimento Interno do TCU.

Da execução das obras previstas nos itens 3.2.3 do PER

4.109. A Concessionária considerou, para fins de valores necessários à execução das obras qualificadas no PER como obras com necessidades de estudos adicionais:

Item do PER	Obra	km inicial	km final	Custo total da obra
3.2.3 - A	Faixa Adicional (C/D)	277	300	R\$ 378.969.420,14
3.2.3 - A	OAE Alargamento (D)	281,93	281,93	R\$ 4.458.456,34
3.2.3 - A	OAE Alargamento (C)	281,93	281,93	R\$ 4.661.113,45
3.2.3 - A	OAE Alargamento (C)	297,7	297,7	R\$ 2.675.073,80
3.2.3 - A	OAE Alargamento (D)	298,16	298,16	R\$ 4.490.302,46
3.2.3 - B	Correção de Traçado (D)	358,38	358,44	R\$ 1.262.133,71
3.2.3 - B	Correção de Traçado (C)	358,96	359,2	R\$ 4.805.011,25
3.2.3 - B	Correção de Traçado (C)	360,62	360,8	R\$ 3.624.543,04
3.2.3 - B	OAE Implantação (D)	358,54	-	R\$ 87.111.124,90
3.2.3 - B	OAE Implantação (D)	359,8	-	R\$ 78.814.827,29
3.2.3 - B	OAE Implantação (D)	360,48	-	R\$ 15.541.913,07
3.2.3 - B	Túnel 1 (D)	359,36	359,56	R\$ 81.649.445,25
3.2.3 - B	Túnel 2 (D)	360,18	360,48	R\$ 115.443.192,92
3.2.3 - B	OAE em Balanço	358,44	-	R\$ 17.845.925,62
3.2.3 - B	OAE em Balanço	359,2	-	R\$ 32.857.871,81
3.2.3 - B	OAE em Balanço	359,56	-	R\$ 52.981.002,36
3.2.3 - B	OAE em Balanço	360,54	-	R\$ 16.428.935,91
3.2.3 - C	OAE em Balanço	279	-	R\$ 49.771.437,09
3.2.3 - C	OAE em Balanço	511	-	R\$ 66.182.199,40
3.2.3 - C	OAE em Balanço	513,3	-	R\$ 67.923.836,22
3.2.3 - D	Macrodrenagem	276,115	-	R\$ 70.479.251,66

4.109.1. A Concessionária deverá apresentar os projetos executivos e respectivos orçamentos acompanhados dos devidos certificados de inspeção, conforme prazos definidos no cronograma de obras constante do PER.

4.109.2. Havendo divergência entre os valores apresentados pela Concessionária e os orçamentos aceitos pela ANTT, a Concessionária poderá suscitar a instalação de Comitê de Prevenção e Solução de Disputas *ad hoc*, nos termos da Resolução nº 5.845/2019 da ANTT.

4.109.3. O Comitê de Prevenção e Solução de Disputas deverá proferir decisão vinculante acerca das divergências, determinando o valor definitivo a ser considerado, no prazo máximo de 20 dias úteis, sempre respeitando todos os demais direitos e prazos necessários ao exercício da ampla defesa, tal como garantido na Resolução 6.040/2024 e subcláusula 8.8, do Termo Aditivo de Modernização do Contrato de Concessão.

4.109.4. Se houver diferença entre os (i) valores apresentados pela Concessionária no MEF para as obras e os (ii) valores dos orçamentos aceitos pela ANTT ou determinados por decisão vinculativa proferida pelo Comitê de Prevenção e Solução de Disputas, será procedida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que deverá ser calculada a partir da diferença entre o os valores do item (i) e os valores do item (ii). Caso a diferença seja positiva, o valor será recomposto por meio da utilização da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal; caso seja negativa, o valor será recomposto pela aplicação do Fator C.

4.109.5. Eventuais diferenças entre os valores estimados para as obras, e os orçamentos aprovados pela ANTT, ou determinados por decisões vinculativas proferidas pelo Comitê de Prevenção e Solução de Disputas, serão compartilhados entre as partes, de acordo com os seguintes critérios:

- (a) No caso de os valores dos orçamentos devidamente aceitos pela ANTT, ou por decisões vinculativas proferidas pelo Comitê de Prevenção e Solução de Disputas, excederem os valores para cada item PER, 20% (vinte por cento) da diferença do valor será arcada pela Concessionária e o Poder Concedente arcará com os outros 80% (oitenta por cento);
- (b) Se os valores dos orçamentos devidamente aprovados pela ANTT, ou por decisões vinculativas proferidas pelo Comitê de Prevenção e Solução de Disputas, forem menores que os montantes estimados para cada item PER, 80% (oitenta por cento) dessa diferença deverá ser recomposta em favor do Poder Concedente, por meio da aplicação do Fator C.

4.109.6. A submissão de eventual divergência ao Comitê de Prevenção e Solução de Disputas não exime a Concessionária de cumprir as obrigações contratuais e de executar as obras nos cronogramas pactuados. No entanto, enquanto não houver definição definitiva e vinculativa acerca dos valores do orçamento, a ANTT não poderá alterar os valores estimados previstos no Caput ou promover qualquer reequilíbrio econômico-financeiro, quer seja pela aplicação da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal ou pela aplicação do Fator C.

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 deste 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 ANTT 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 Concessionária, 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 Concessionária renuncia expressamente, de forma integral, definitiva e irrevogável, a todos os processos administrativos e judiciais existentes, listados no Anexo 5 deste TERMO, bem como a quaisquer demandas administrativas ou judiciais, solicitações, litígios, arbitragem ou ações judiciais referentes ao período anterior ou ao objeto do presente TERMO.

6.2. A presente solução consensual considera a renúncia dos ativos regulatórios existentes listados no Anexo [nº], bem como o reconhecimento dos passivos judiciais, administrativos e regulatórios existentes e consolidados até a assinatura do Termo de Solução Consensual, os quais estão devidamente enumerados no Anexo [nº].

6.3. Para fins de negociação e viabilização da solução consensual pactuada entre as partes signatárias, considerou-se, apenas e tão somente, os efeitos de ativos e passivos devidamente listados nos Anexos [nº] e [nº], os quais compuseram as análises de vantajosidade e foram devidamente direcionados.

6.4. As partes signatárias, reconhecem, ainda, que não há que se falar em qualquer pendência relacionadas a ativos ou passivos judiciais ou administrativos relacionados a processos já instaurados e que guardam correlação com contrato de concessão, caso não tenham sido expressamente ressalvados na cláusula anterior ou eventuais efeitos deles decorrentes não tenham feito parte do relatório de vantajosidade que fundamentou a proposta.

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. A Arteris S.A. assina o presente TERMO, na qualidade de controladora da Concessionária, como responsável única e exclusivamente em relação às obrigações descritas nos subitens 4.50 e 4.100.

7.5. As renúncias referidas no item 4.47 deste TERMO serão formalizadas pela Concessionária no prazo de 30 dias contados da celebração do Termo Aditivo de Modernização.

7.6. Estabelecidas as diretrizes do procedimento competitivo neste TERMO e em seu Anexo, a ANTT definirá seguir as diretrizes definidas neste Termo de Autocomposição, com o apoio da

Arteris S.A. para viabilizar a elaboração e publicação do edital do processo competitivo.

7.7. A CSC é pautada pelo princípio de continuidade do serviço público, sendo que eventuais projetos envolvendo a utilização de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e outras verbas contratuais, já aprovados pela ANTT, em execução ou a iniciar, deverão ser honrados pelo controlador que vencer o processo competitivo.

7.8. Os valores e termos finais aqui pactuados poderão ser revistos e sofrer correções e ajustes caso se identifiquem erros materiais, entendidos como equívocos óbvios e evidentes, não demandando interpretações complexas ou análises detalhadas para serem reconhecidos, uma vez que a checagem pela ANTT durante o presente processo.

7.9. 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.

7.10. 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.

7.11. 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.

7.12. 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.

7.13. As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do presente Termo de Consenso 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.

7.14. A arbitragem será de direito e regida pelas normas do direito brasileiro, sendo vedada qualquer decisão por equidade.

7.15. O procedimento será conduzido por uma das seguintes câmaras, a critério do requerente:

- a) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (International Chamber of Commerce – ICC);
 - b) Comissão de Arbitragem da Câmara de Comércio Brasil Canadá – CAM-CCBC;
- ou
- c) Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem Ciesp/Fiesp.

7.16. Quando a União figurar como requerida, deverá ser expressamente endereçada ao *Ministério dos Transportes* cópia do requerimento de instauração de arbitragem.

7.17. A cópia do requerimento de instauração de arbitragem deverá ser endereçada, igualmente, ao Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União.

7.18. A arbitragem será conduzida conforme as regras do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro

de 2019 ou legislação que venha a substituí-lo e, no que não conflitar com o presente TERMO, conforme o Regulamento da Câmara de Arbitragem indicada.

7.19. Somente serão adotados procedimentos expeditos em caso de acordo expresso entre as partes.

7.20. A cidade de Brasília, no Distrito Federal, Brasil, será o local da arbitragem e o lugar da prolação da sentença arbitral.

7.21. O idioma a ser utilizado na arbitragem será a língua portuguesa.

7.22. Os documentos e demais provas produzidas em inglês ou espanhol deverão ser apresentados juntamente com sua tradução simples para o português. Havendo dúvida a respeito da tradução, a parte impugnante apresentará seus pontos de divergência, cabendo ao Tribunal Arbitral decidir a respeito da necessidade de apresentação de tradução juramentada, custeada pela Parte interessada na produção da prova

7.23. Os documentos e demais provas produzidas em idioma que não corresponda aos previstos no item 7.22 deverão ser apresentados juntamente com sua tradução juramentada para o português, custeada pela Parte interessada na produção da prova.

7.24. Deverão ser escolhidos 03 (três) árbitros. Cada Parte indicará um(a) árbitro(a). Os coárbitros, conjuntamente, elaborarão lista com 07 (sete) possíveis nomes para atuar como presidente do Tribunal Arbitral. As Partes, em prazo determinado pelos coárbitros, poderão cada uma excluir, sem necessidade de justificativa, até 02 (dois) nomes da lista. Em seguida, os coárbitros considerarão os nomes remanescentes para, dentre eles, indicar um(a) profissional para atuar como árbitro(a) presidente.

7.25. Salvo acordo entre as partes, não será admitida arbitragem com árbitro único.

7.26. O processo arbitral deverá observar o princípio da publicidade.

7.27. Todos os atos e documentos do procedimento arbitral serão públicos, ressalvadas as hipóteses legais de sigilo, de segredo de justiça, de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pelo Estado ou por pessoa física ou entidade privada que tenha qualquer vínculo com o Poder Público e as hipóteses de restrição de acesso nos termos da Lei nº 12.527, de 2011.

7.28. A câmara de arbitragem é responsável por disponibilizar o acesso aos atos já documentados no processo, quando requerido por qualquer interessado, nos termos da Portaria Normativa AGU nº 75, de 23 de dezembro de 2022 ou norma que a suceder.

7.29. As despesas necessárias à instauração, condução e desenvolvimento da arbitragem, tais como custas da Câmara de Arbitragem, honorários dos árbitros e custos de eventual perícia, serão antecipados exclusivamente pelo parceiro privado e, quando for o caso, serão restituídas conforme deliberação final do Tribunal Arbitral.

7.30. Cada Parte arcará com honorários e demais despesas com seus procuradores, sendo vedada a condenação para ressarcimento de honorários contratuais. Na hipótese de condenação em honorários advocatícios, serão observadas as regras estabelecidas no art. 85 e 86 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 - Código de Processo Civil.

7.31. Em caso de sentença arbitral condenatória que imponha obrigação pecuniária em face da União, o pagamento ocorrerá por meio de expedição de precatório ou de requisição de pequeno valor.

7.32. O disposto no item 7.31 não impede, desde que seja estabelecido acordo entre as partes, que o cumprimento da sentença arbitral ocorra por meio de:

- a) instrumentos previstos no contrato que substituam a indenização pecuniária, incluídos os mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro;
- b) compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, incluídas as multas, nos termos do disposto no art. 30 da Lei nº 13.448, de 2017; ou
- c) atribuição do pagamento a terceiro, nas hipóteses admitidas na legislação brasileira.

7.33. Contra a sentença arbitral caberá pedido de esclarecimento, a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias.

7.34. Caso seja necessária a obtenção de medidas cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, as Partes poderão requerê-la nos termos da legislação aplicável.

7.35. O Ministério dos Transportes enviará a presente proposta de acordo à 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 – Volumes I e II;

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 – Haveres e deveres regulatórios (com relação de processos judiciais e administrativos que serão encerrados); e

Anexo 6 – Lista de credores das debêntures.

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 – DF, 6 de fevereiro de 2026.

UNIÃO FEDERAL
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

AGÊNCIA NACIONAL DOS
TRANSPORTES TERRESTRES

AUTOPISTA
RÉGIS BITTENCOURT S.A.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

ARTERIS S.A.

Testemunha: _____
Nome:
CPF:

Testemunha: _____
Nome:
CPF: