

**TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO PARA  
MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE  
CONCESSÃO DA VIA BRASIL BR163.**

**VIA BRASIL BR-163 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S/A**, sociedade por ações, com sede na Avenida das Sibipirunas, nº 2957, Bairro Setor Comercial, CEP 78.550-031, na cidade de Sinop, Estado do Mato Grosso, inscrita no CNPJ/MF sob o número 44.067.725/0001-72, signatária do Contrato de Concessão de Serviço Público, de 01 de abril de 2022, para exploração da BR-163/MT, no trecho compreendido entre o entroncamento com a Rodovia MT-220 (Sinop/MT) e a Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará (Guarantã do Norte/MT); BR-163/PA, no trecho compreendido entre a divisa dos Estados do Mato Grosso e Pará (Novo Progresso/PA) e o entroncamento com a BR-230/PA (Itaituba/PA); e BR-230/PA, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-163/PA (Itaituba/PA) e o início da travessia do Rio Tapajós (distrito de Miritituba, Itaituba/PA) celebrado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), representada neste ato na forma de seu estatuto social pelos Diretores Ismael Rosa e Luiz Cláudio de Andrade Braga, (“**CONCESSIONÁRIA**” ou “**VIA BRASIL BR163**”).

**CONASA INFRAESTRUTURA S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ do Ministério da Fazenda sob o nº 08.837.556/0001-49, sediada na Avenida Higienópolis, nº 1.601, 7º andar, Jardim Higienópolis, CEP 86.015-010, na cidade de Londrina, Estado do Paraná, na qualidade de única acionista da Via Brasil BR163, representada neste ato na forma de seu estatuto social (“**CONASA**”),

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 VIA BRASIL BR163 e a ANTT celebraram o Contrato de Concessão; e

Considerando a instauração do Processo nº TC 024.670/2024-3, em trâmite no TCU, e a Comissão de Solução Consensual constituída pela Portaria-Segecex nº 8, de 10 de abril de 2025, publicada no Diário Oficial da União em 14 de abril de 2025, responsável pela elaboração da proposta de solução para as controvérsias existentes no Contrato de Concessão;

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 como objeto o Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado em 01 de abril de 2022, entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a VIA BRASIL BR163, oriundo do Edital de Concessão nº 002/2021, Parte VII, referente à concessão para exploração da Rodovia **BR-163/MT**, **BR-163/PA** e **BR-230/PA** (“**Contrato de Concessão**”). 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 Sistema Rodoviário constituído pela **BR-163/MT**, no trecho compreendido entre o entroncamento com a Rodovia MT-220 (Sinop/MT) e a Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará (Guarantã do Norte/MT); **BR-163/PA**, no trecho compreendido entre a divisa dos Estados do Mato Grosso e Pará (Novo Progresso/PA) e o entroncamento com a BR-230/PA (Itaituba/PA); e **BR-230/PA**, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-163/PA (Itaituba/PA) e o início da travessia do Rio Tapajós (distrito de Miritituba, Itaituba/PA), com tarifa básica de pedágio quilométrica no valor inicial de R\$ 0,07867, referenciada ao mês de julho de 2019, pelo prazo de 10 anos, contados a partir da data de assunção, ocorrida em 03 de maio de 2022. O início da cobrança de pedágio deu-se da seguinte forma: **TCP1 e TCP2** - 03/02/2023; **TCP3** - 1ª parcela: 28/04/2023, 2ª parcela: 09/08/2023 e 3ª parcela: 31/10/2023.

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 ao termo aditivo de modernização 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 e IV);

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 e em seus Anexos, 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, conforme previsto no Modelo Econômico-Financeiro (MEF), Anexo 1 deste TERMO;

3.1.2. adoção de modernizações regulatórias nos moldes dos contratos de 5ª etapa de

concessão da ANTT, exceto os itens tratados especificamente neste TERMO, conforme previsto no Plano de Exploração da Rodovia – PER, Anexo 2 deste TERMO, e na Minuta de Termo Aditivo de Modernização, Anexo 3 deste TERMO;

3.1.3. estabelecimento de período de transição para garantia da execução dos investimentos com procedimento de extinção antecipada consensual em caso de descumprimento pela Concessionária, conforme previsto na Minuta de Termo Aditivo de Modernização, Anexo 3 deste TERMO;

3.1.4. avaliação de haveres e deveres segundo premissas acordadas, conforme previsto neste TERMO e nos Haveres e Deveres Regulatórios, Anexo 5 deste TERMO;

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, conforme previsto neste TERMO e nas Diretrizes sobre o Processo Competitivo, Anexo 4 deste TERMO;

3.1.6. utilização do Sistema de Gestão de Investimentos de Concessões Rodoviárias - SIGICOR pela Concessionária, nos termos da Instrução Normativa nº 38 - ANTT, de 18 de junho de 2025. As informações deverão ser inseridas conforme orientações descritas no documento "SIGICOR – Manual da Concessionária v3.01" (SEI nº 31170230).

3.2. Será assinado Termo Aditivo de Transição Especial (Anexo 12) destinado a regular as obrigações da Concessionária Via Brasil BR163 entre a assinatura do Relatório da Comissão de Solução Consensual e a celebração do Termo Aditivo de Modernização.

3.3. Para os fins deste Acordo, entende-se por ‘**Período de Transição**’ o lapso temporal de 03 (três) anos, cuja contagem terá início a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização. Durante o Período de Transição, a concessionária responsável pelo trecho estará sujeita a obrigações contratuais, acompanhamento e fiscalização diferenciados, conforme detalhado no Termo Aditivo de Modernização. O descumprimento injustificado das obrigações estabelecidas durante o Período de Transição configurará causa para a extinção antecipada consensual do Contrato de Concessão.

#### **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 deste Termo), com valor estimado de R\$ 10.642.058.940,09 (data-base: janeiro/2023), sem incidência do benefício fiscal do Reidi.

4.2 A Concessionária se compromete a executar as seguintes obras de ampliação de capacidade e melhorias, de acordo com os prazos estabelecidos no PER – Volume II (Anexo 2), os quais serão contados da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização (Anexo 3):

- Duplicação de 245,8 km de via no trecho de Mato Grosso;
- Construção de 30,64 km de vias marginais;
- Implantação de 15 rotatórias alongadas;
- Implementação de 116,70 km de faixas adicionais;
- Implantação de 19,73 km de rodovia para acesso ao Porto de Santarenzinho;
- Implantação de 14,75 km de rodovia para acesso ao Porto de Itapacurá;
- Correção de 8,67 km do traçado;
- Implantação de 5 diamantes;

- Implantação de 4 trombetas;
- Implantação ou melhoria de 23 obras de arte especiais (incluindo os dispositivos);
- Implantação de 4 passarelas e 1 ilha de proteção para pedestres;
- Melhorias de 187 acessos;
- Implantação de 25 retornos em nível;
- Implantação de 20 paradas de ônibus;
- Construção de 3 bases operacionais (BSO);
- Implantação de 14 passagens de fauna (bueiro celular);
- Construção de 2 postos de parada de descanso (PPD);
- Implantação de 3 sistemas de pesagem fixos;
- Implantação de sistema de conectividade para a rodovia.

4.3 Além das obras previstas, a Concessionária se compromete a modernizar e atualizar os Elementos de Proteção e Segurança (EPS), os Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS), o sistema de câmeras CFTV (196 unidades a implantar, além das 87 existentes), e o sistema SAT (21 unidades a implantar, além das 3 existentes) conforme o cronograma estabelecido no PER – Volume II.

4.4 As Partes acordam que o Modelo Econômico Financeiro - MEF (Anexo 1) prevê o valor de R\$ 145.038.180,56 (data-base: jan/23) correspondente aos custos necessários para apresentação de projeto, orçamento, execução de investimentos e operação do sistema de comunicação destinado à viabilização da conectividade no trecho rodoviário, em condições adequadas ao atendimento da demanda de capacidade da Rodovia, observados os parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos no PER. No caso de haver divergência entre o valor projetado no MEF e os valores efetivamente orçados e aprovados pela ANTT, o devido reequilíbrio econômico-financeiro será disciplinado no Termo Aditivo de Modernização (Anexo 3).

4.5 Para os três primeiros anos, contados da assinatura do Termo Aditivo de Modernização, conforme o Anexo 3 deste TERMO, estão previstas as entregas dos seguintes investimentos:

- 50,19 km de Duplicação;
- 12,65 km de Vias Marginais;
- 5,37 km de Correção de Traçado;
- Remoção de 2 Pontes;
- Implantação ou melhoria de 6 OAE's (Obras de Arte Especiais);
- 2 Passarelas;
- Melhorias de 6 Acessos;
- 16 Retornos em Nível;
- 9 Rotatórias Alongadas;
- 16,87 km de Faixas Adicionais
- Acesso ao Porto de Itapacurá (14,75 km);
- 6 Passagens de fauna;
- 2 postos de paradas e descanso (PPD);
- 3 bases operacionais (BSO);
- 3 balanças fixas (PPV).

4.6 Além disso, as Partes concordam que será realizado ciclo de execução de recuperação de pavimento, nos 7 primeiros anos após a celebração do Termo Aditivo de Modernização, com manutenção do pavimento pelo período de 13 anos, a contar do 8º ano, conforme cronograma estabelecido no PER – Volume I (Anexo 2).

4.7 No tocante a possíveis desapropriações e desocupações, as partes reconhecem e concordam que o Modelo Econômico-Financeiro - MEF previsto no Anexo 1 deste TERMO

considerou o total de R\$ 121.696.485,03 (data-base: jan/2023), compartilhado conforme matriz de riscos, a saber, 80% (oitenta por cento) a cargo do Poder Concedente e 20% (vinte por cento) a cargo da Concessionária, do que exceder ao montante citado.

4.8 A Concessionária se compromete a executar os serviços decorrentes de custos e 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 deste Termo), com valor estimado de R\$ 4.715.002.764,75 (data-base de janeiro/2023), incluindo recursos vinculados (1% da receita bruta), verbas obrigatórias, seguros e garantias.

4.9 As partes reconhecem e concordam que, para os fins do Modelo Econômico-Financeiro – MEF, Anexo 1 deste TERMO, considerou-se parcela adicional de recursos vinculados, de 5% (cinco por cento) da receita bruta, para os últimos 5 anos do prazo contratual do Termo Aditivo de Modernização, de acordo com as diretrizes dos contratos de 5ª Etapa.

4.10 Acordou-se que os valores para os investimentos de *CAPEX* e *OPEX* foram 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.

4.11 O Modelo Econômico-Financeiro não considera as obras previstas nos anexos 9 e 10 do Termo de Autocomposição disciplinadas no Termo Aditivo de Transição Especial.

#### Da atualização da Taxa Interna de Retorno – TIR

4.12 No que se refere ao novo Modelo Econômico-Financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno de 12,65% a.a. em termos reais (referência 3T25). 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 54,3 ou seja, CR2 – classificação de risco 2.

4.13 A TIR de 12,65% 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

4.14 A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada é apresentada na tabela a seguir:

*Tabela 1 – Veículo Equivalente anual (VEQ anual) - milhões*

| Ano  | P1   | P2   | P3   | Total |
|------|------|------|------|-------|
| 2027 | 10,0 | 9,2  | 8,2  | 27,4  |
| 2028 | 10,5 | 9,8  | 8,7  | 28,9  |
| 2029 | 11,0 | 10,4 | 9,2  | 30,5  |
| 2030 | 10,5 | 9,9  | 8,4  | 28,8  |
| 2031 | 10,8 | 10,4 | 8,8  | 30,0  |
| 2032 | 11,3 | 11,0 | 9,2  | 31,6  |
| 2033 | 11,8 | 11,6 | 9,7  | 33,1  |
| 2034 | 12,3 | 12,3 | 10,1 | 34,7  |
| 2035 | 12,8 | 12,8 | 10,5 | 36,1  |
| 2036 | 13,3 | 13,4 | 10,8 | 37,5  |
| 2037 | 13,7 | 13,9 | 11,2 | 38,9  |

| Ano  | P1   | P2   | P3   | Total |
|------|------|------|------|-------|
| 2038 | 14,2 | 14,5 | 11,6 | 40,3  |
| 2039 | 14,8 | 15,1 | 12,0 | 41,9  |
| 2040 | 15,2 | 15,6 | 12,4 | 43,2  |
| 2041 | 15,7 | 16,2 | 12,8 | 44,7  |
| 2042 | 16,2 | 16,7 | 13,2 | 46,1  |
| 2043 | 16,7 | 17,3 | 13,6 | 47,6  |
| 2044 | 17,3 | 17,9 | 14,0 | 49,1  |
| 2045 | 17,9 | 18,5 | 14,5 | 50,8  |
| 2046 | 18,5 | 19,1 | 15,0 | 52,6  |

Fonte: OKAAN, 2025.

4.15 A taxa de crescimento projetada foi de 3,32% a.a. (CAGR), tendo tomado como base os itens a seguir, detalhados no ANEXO 6 deste termo:

- a) Histórico de tráfego da concessionária desde o início da operação até maio de 2025;
- b) A projeção de crescimento do PIB da Secretaria de Políticas Econômicas do Ministério da Fazenda (SPE/MF) de julho de 2025. Para obter a matriz de viagens de carga granel agrícola nas zonas de tráfego, fora do estado do Mato Grosso, utilizou-se o fator de crescimento de PIB Agro para 2025 esperado pela SPE/MF e, para os próximos anos, foram obtidos os fatores do sistema expectativas do Banco Central do Brasil (Bacen) que foram multiplicados pela relação entre a expectativa da SPE para 2025 e a do Bacen para o mesmo ano. Para o restante dos anos do horizonte adotou-se a média dos fatores de crescimento entre 2025 e 2029;
- c) Além destes dados, para obter o crescimento da matriz de granel agrícola nas zonas de tráfego do estado do Mato Grosso, utilizou-se o fator de crescimento de 5,38% a.a. até o ano 2033 publicado pelo IMEA e, de 2035 até 2041 essa taxa de crescimento foi gradualmente diminuída até a taxa mais conservadora publicada pelo MAPA 2034/2033, de 3,28% a.a., que foi mantida até o fim do horizonte de análise. Dessa forma, as taxas de crescimento de cada zona resultam diferentes entre si com base em dados históricos, ao mesmo tempo em que o modelo, como um todo, respeita a tendência de crescimento macroeconômico do país, com base em projeções mais agregadas e robustas do Bacen e da SPE/MF, aliadas à projeções do IMEA e do MAPA;
- d) Por último, foram extraídos do portal da Companhia Nacional de Abastecimento os dados de produção de grãos no Pará durante os últimos 10 anos, onde se nota o crescimento acelerado do setor. O CAGR calculado para os últimos 5 anos foi de 18,2%, fator que foi usado para crescimento da matriz de GSA/GL nas zonas do Pará no modelo no ano de 2025. Para o cálculo da projeção foi adotado que este fator de crescimento diminuirá gradativamente até 2035, se igualando à taxa do MAPA 2034/2033 e mantido assim até o final da projeção;
- e) O estudo utilizou modelagem de alocação de tráfego multimodal com base no software PTV VISUM, cobrindo todo o território nacional, com detalhamento para as regiões do Mato Grosso e Pará. A modelagem foi feita com zoneamento específico (309 zonas internas + 10 zonas internacionais) e rede integrada de rodovias, ferrovias e hidrovias;
- f) O tráfego inicial nas praças de pedágio do MEF proposto está atualizado para o patamar de 27,4 milhões de eixos equivalentes anuais no ano 1, evoluindo até o patamar de 52,6 milhões de eixos equivalentes anuais no final do contrato (Anexo 6 deste TERMO).

4.16 A implantação e operação de trechos ferroviários concorrentes ao corredor rodoviário da Concessão, não previstos nos estudos de tráfego e modelagem econômico-financeira (MEF) que fundamentaram o Termo Aditivo de Modernização Contratual, constitui risco do Poder Concedente, sempre que afetarem o tráfego e a Receita Tarifária. Para fins desta cláusula, foram

considerados no estudo de tráfego e MEF: (i) a FICO – Ferrovia de Integração Centro-Oeste, no trecho Mara Rosa/GO – Água Boa/MT (2030); e (ii) o trecho da RUMO, de Cuiabá/MT até Rondonópolis/MT.

#### 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) de R\$ 0,09355 para P1 e P2, e R\$ 0,08392 para P3 (data-base: jan/23). Os reajustes de tarifa obedeceram a três mecanismos:

- Reajuste pelos degraus tarifários que será aplicado no 1º, 13º e 25º mês após a repactuação, para todas as praças. Apenas para a praça P3 serão considerados 2 degraus adicionais, no 37º e 49º mês, para fins de equalização da TBP.
- Fator de Reclassificação Tarifária (FRT) com 4% para conclusão do acesso de Santarenzinho, 3% para o acesso de Itapacurá e 5% para demais obras e melhorias.
- Pesos do Trechos Homogêneos (PTH) específicos associados a cada praça de pedágio a ser aplicado na Reclassificação com 30% para pista dupla e 15% para faixas adicionais em pista simples.

4.18 A TBP é fixada em patamares tarifários durante o período de transição - a ser realizado nos três primeiros anos do projeto-, em 3 degraus tarifários para as Praças P1, P2 e P3. Para fins de equalização da TBP entre as praças, serão aplicados os degraus 4º e 5º para a praça P3.

4.19 Durante o período de transição, a tarifa de pedágio somente será incrementada por meio dos Degraus Tarifários, sendo que o primeiro Degrau será aplicado 30 (trinta) dias a contar da assinatura do Termo Aditivo de Modernização ou a partir de janeiro de 2027 - o que vier depois - e o segundo e terceiro 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.

4.20 Após o período de transição, será adotada a 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 todas as melhorias realizadas até o 9º ano de concessão, 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.

4.21 Ressalta-se que nos anos 4 e 5 serão aplicados o 4º e 5º degraus para a praça P3, concomitantemente com as reclassificações.

4.22. No contrato da Via Brasil BR-163, a TKM vigente para a P1 e P2 é de R\$ 0,10357 e para a P3 é de R\$ 0,09290 (data-base: fev/25), as quais foram utilizadas como tarifas de partida para a modernização contratual.

4.23 Para fins de ajuste de data-base dos orçamentos do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), as TKM do ano 1, a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização, corresponderá a R\$ 0,09355 km, para as Praças P1 e P2, e de R\$ 0,08392 para a Praça P3 (data-base: jan/23).

4.24 O 1º e 2º degraus tarifários calculados foram de 6,00%, e o 3º degrau calculado foi de 6,14% a serem aplicados em todas as praças.

4.25 As TKMs resultantes da aplicação do primeiro degrau são R\$ 0,09917/km para P1 e P2 e R\$ 0,08895/km para P3, a partir do primeiro mês.

4.26 Para o segundo degrau, as TKMs são R\$ 0,10512/km para P1 e P2 e R\$ 0,09429/km para P3, a partir do 13º mês.

4.27 Para o terceiro degrau, as TKMs são R\$ 0,11157/km para P1 e P2 e R\$ 0,10007/km para P3, a partir do 25º mês.

4.28 Para equalizar as tarifas das Praças foram incluídos os 4º e 5º degraus para a P3, calculados em 5,59%, resultando em TKM de R\$ 0,10566/km a ser aplicada a partir do 37º mês e de R\$ 0,11157/km a ser aplicada no 49º mês, conforme disposto nas Tabela 1 e 2:

*Tabela 2 – Degraus tarifários*

| Praça | Ano 01 | Ano 02 | Ano 03 | Ano 04 | Ano 05 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| P01   | 6,00%  | 6,00%  | 6,14%  | 0,00%  | 0,00%  |
| P02   | 6,00%  | 6,00%  | 6,14%  | 0,00%  | 0,00%  |
| P03   | 6,00%  | 6,00%  | 6,14%  | 5,59%  | 5,59%  |

*Tabela 3 – Tarifas quilométricas (TKM)*

| Praça | Ano 01  | Ano 02  | Ano 03  | Ano 04  | Ano 05  |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| P01   | 0,09917 | 0,10512 | 0,11157 | 0,11157 | 0,11157 |
| P02   | 0,09917 | 0,10512 | 0,11157 | 0,11157 | 0,11157 |
| P03   | 0,08895 | 0,09429 | 0,10007 | 0,10566 | 0,11157 |

4.29 Após o Período de Transição, será aplicado o percentual de reclassificação tarifária para as pistas duplicadas, obras de faixas adicionais, implantação dos acessos portuários e ciclo de obras de melhorias concluído no 9º ano, sempre no ano subsequente a sua conclusão.

4.30 Após a incidência dos degraus tarifários e reclassificações, as tarifas de face a partir do 10º ano até o 20º ano serão de R\$ 16,24/100km para a P1 e P2 e de R\$ 105,05/809,5 km para a P3.

4.31 A aplicação do primeiro degrau tarifário ocorrerá 30 dias após a assinatura do Termo Aditivo de Modernização e não poderá ocorrer antes de janeiro de 2027.

4.32 A Tarifa de Pedágio será revista e reajustada nos termos do Termo Aditivo de Modernização.

4.33 Cumpre informar que, na praça P3, os veículos leves estão isentos do pagamento da tarifa. A cobrança do pedágio aplica-se somente aos veículos pesados a partir de 4 eixos (categoria 6), mantendo-se a regra prevista no contrato original.

4.34 Considera-se revertido à modicidade tarifária o valor equivalente a 0,5% 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

4.35 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 20 (vinte) anos (composto pelo somatório dos 5 anos residuais do contrato original mais a prorrogação de 15 anos), contados a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização do Contrato de Concessão.

#### Das Modernizações Regulatórias

4.36 As Partes pactuaram que a otimização do Contrato de Concessão 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), na minuta do PER (Anexo 2), e estão refletidas nos valores de tarifas calculados pelo 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, a exemplo de variações provocadas por eventos climáticos, como secas) e residuais;
- b) 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;
- c) Política tarifária com isenção de cobrança de pedágio para motos, conforme definido pelo Ministério dos Transportes, bem como a manutenção da isenção de cobrança de pedágio para veículos leves na Praça de Pedágio 03, no Município de Trairão/PA;
- d) ESG: introdução de padrões de desempenho do IFC (*International Finance Corporation*), carbono zero, recurso de resiliência climática, boas práticas socioambientais, de governança corporativa e questões de integridade, em alinhamento ao Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais, na Resolução ANTT nº 6.057, de 28/11/2024;
- e) Atuação de Verificador, organismo acreditado pelo Inmetro para Avaliação da Conformidade, encarregado de avaliar projetos, obras e parâmetros de desempenho da infraestrutura;
- f) Alavancas financeiras no contrato de concessão, as quais modularão as obrigações financeiras em decorrência da deterioração do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA);
- g) Introdução do Descontos de Usuário Frequente (DUF) progressivos quando o usuário passar pela mesma praça (e sentido) ao longo de um mês;
- h) 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;
- i) Regulação por incentivos por meio de degraus tarifários condicionados à entrega de pacotes de obras a partir do segundo degrau, durante o período de transição e, posteriormente, reclassificações tarifárias pela execução de obras de ampliação de capacidade (duplicações e faixas adicionais);
- j) 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
- k) 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, conforme previsto no Anexo 2 deste TERMO.

#### Do Período de Transição

4.37 Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta, 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, nos termos da Minuta de Termo Aditivo de Modernização (Anexo 3), que as partes reconhecem e concordam ter sido elaborada de acordo com as diretrizes descritas a seguir.

4.38 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 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).

4.39 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, na forma prevista nas normas aplicáveis, em especial a Resolução nº 6.000/2022 da ANTT e a Decisão SUROD nº 662/2025 ou normatização que as sucederem.

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

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 direto, na forma prevista no Termo Aditivo de Modernização.

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).

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 a 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.

#### Do Processo de Extinção Antecipada Consensual

4.47 Mantendo-se a atual controladora na gestão da Concessionária e, conjuntamente, ocorra o descumprimento que seja superior a 20% (vinte por cento) das metas acumuladas estabelecidas para o Período de Transição, conforme o relatório trimestral de apuração do adimplemento, será dada causa à extinção antecipada consensual da concessão, observados os procedimentos abaixo indicados.

4.48 Neste caso, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de três meses. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será adotado o seguinte procedimento:

- 4.48.1 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.
- 4.48.2 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 de nexo de causalidade entre a conduta da Concessionária e o inadimplemento verificado.
- 4.48.3 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.
- 4.48.4 A ANTT comunicará imediatamente ao Ministério dos Transportes a instauração do processo de extinção antecipada consensual.
- 4.48.5 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.
- 4.48.6 Os procedimentos específicos, prazos internos, documentação necessária e demais aspectos procedimentais do rito sumário serão detalhadamente regulamentados no Termo Aditivo de Modernização.
- 4.48.7 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.
- 4.49 Da decisão que instaure o processo de extinção antecipada não caberá recurso.
- 4.50 O processo na ANTT observará o contraditório e ampla defesa da Concessionária, irá apurar se há nexo de 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.
- 4.51 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.
- 4.52 No cálculo de haveres e deveres da extinção antecipada consensual, serão descontados os valores dos passivos regulatórios, no valor de R\$ 375.056.982,95, na data-base de agosto de 2025, considerados os investimentos realizados pela Concessionária até o momento.
- 4.53 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 de Concessão.
- 4.54 A extinção antecipada consensual não se aplica se houver mudança no controle acionário da Concessionária.

Do Período de Transição Especial: execução contratual até a assinatura do Termo Aditivo de Modernização, e tratamento do Fator D do Ano 3 e do Ano 4 da concessão

- 4.55 O Termo Aditivo de Transição Especial (Anexo 12) será firmado após a assinatura do Relatório da Comissão de Solução Consensual e da aprovação da minuta do Termo de Autocomposição pelas respectivas governanças, e regulará as obrigações e os parâmetros até a

assinatura do Termo Aditivo de Modernização.

4.56 A Concessionária deverá executar, até novembro de 2026, as obras discriminadas nos anexos 9 e 10 deste TERMO, observados os prazos e condições estabelecidos nos cronogramas de execução.

4.57 As obras dos Anexos 9 e 10 foram consideradas, em caráter preliminar, no cálculo de haveres e deveres e sua efetiva execução será comprovada, conforme disposto no Termo Aditivo de Transição Especial.

4.58 As Partes acordam, em razão da obrigação assumida pela Concessionária de realizar as obras e demais obrigações constantes nos Anexos 9 e 10 deste Termo de Autocomposição, que não será aplicado pela ANTT o Fator D relativo aos Anos 3 e 4 da concessão, nos termos originalmente previstos no contrato.

4.59 Os estudos e projetos necessários à realização das obras mencionadas na subcláusula anterior foram e/ou serão elaborados de acordo com o Contrato de Concessão e com as normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), do DNIT, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e das demais entidades normatizadoras a que a Concessionária esteja sujeita por obrigação legal ou contratual.

4.60 Os custos previstos com Verificador Independente nos Anexos 9 e 10, do período de janeiro a dezembro/26, não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, tendo em vista que se tratam de compensação de valores devidos de passivos regulatórios – sendo necessária a comprovação do objeto do contrato do VI.

4.61 Os custos relacionados à contratação do Verificador, para serviços executados durante o período de transição especial, estão integralmente contemplados no escopo do Termo de Autocomposição celebrado no âmbito do Processo TCU nº 024.670/2024-3, não ensejando, portanto, qualquer direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.62 Na eventualidade de não haver o cumprimento integral das obrigações pactuadas no Período de Transição Especial, conforme Anexos 9 e 10, os encargos remanescentes passarão a integrar o escopo do Termo Aditivo de Modernização, estabelecidas no PER (Anexo 2), independentemente da finalização do Processo Competitivo, com ou sem a transferência de controle acionário. As obrigações remanescentes deverão ser concluídas até o final do 1º ano de vigência do Termo Aditivo de Modernização, aplicando-se os parâmetros de desempenho previstos no novo PER.

4.63 As obrigações remanescentes integrarão o Período de Transição, submetendo-se às regras diferenciadas de acompanhamento das metas de execução contratual previstas no Termo Aditivo de Modernização, inclusive quanto à sua sujeição ao expediente da extinção antecipada consensual.

4.64 As obrigações remanescentes, de que trata a cláusula 4.56, incorporadas ao Termo Aditivo de Modernização, após a sua conclusão e aceite pela ANTT, serão reequilibradas por meio do saldo existente em conta vinculada destinada ao depósito do montante equivalente às inexecuções dos encargos assumidos durante o Período de Transição Especial, conforme disposto no Termo Aditivo de Transição Especial, a qual integrará o mecanismo de contas do Termo Aditivo de Modernização, observando-se os valores reajustados definidos nos Anexos 9 e 10.

4.65 Durante o Período de Transição Especial a Revisão Ordinária contemplará unicamente o Reajuste por meio do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) previsto no Contrato, conforme previsto no Termo Aditivo de Transição Especial (Anexo 12).

#### Da Conta Vinculada no Período de Transição Especial

4.65 Até o final de janeiro de 2026, a concessionária deverá transferir para uma conta

vinculada ao contrato de concessão o valor mínimo de R\$ 54.000.000,00 (data-base jan/23), em conformidade com o disposto no Termo Aditivo de Transição Especial.

4.66 Após a constituição desse saldo, mensalmente, a partir de janeiro de 2026, a Concessionária enviará medições para avaliação da ANTT até o dia 10 do mês seguinte, com uma autodeclaração de efetiva execução do rol de obras definido.

4.66.1 A apuração das execuções será feita de forma bimestral, com apoio de relatórios elaborados por Verificador Independente, conforme o disposto no Termo Aditivo de Transição Especial.

4.66.2 Constatada a inexecução das obrigações previstas nos anexos 9 e 10, o valor correspondente será retido na conta vinculada.

4.67 O saldo de recursos da conta vinculada deverá ser reduzido e liberado somente mediante atendimento concomitante das condicionantes previstas nas subcláusulas abaixo:

4.67.1 Para liberação do saldo mínimo a ser aportado em janeiro de 2026, a execução das obras previstas nos Anexos 9 e 10, medida e aprovada pela ANTT, deverá ser integralmente cumprida.

4.67.2 O cumprimento das obras de recuperação do pavimento e das demais obras e obrigações previstas nos Anexos 9 e 10, será aferido, conforme cronograma previsto no Termo Aditivo de Transição Especial (Anexo 12). Eventual descumprimento será objeto de retenção dos valores correspondentes na conta vinculada.

4.67.3 Para fins de comprovação dos parâmetros de pavimento das obras de recuperação previstas para 2025 e 2026, a Concessionária deverá apresentar relatórios de monitoração, conforme metodologia definida pelo Contrato de Concessão e normas da ANTT e cronograma disposto no Termo Aditivo de Transição Especial. É ainda facultado à Concessionária a possibilidade de realizar entregas parciais dos relatórios de monitoramento, conforme seu interesse e conveniência, com o objetivo de agilizar a análise e eventual aprovação pela Agência.

4.68 Eventual saldo remanescente em conta vinculada, após o término do Período de Transição Especial e da apuração definitiva dos valores devidos ao Concessionário, deverá ser migrado para conta vinculada integrante do mecanismo de contas do Termo Aditivo de Modernização.

#### Do acompanhamento das obras do Período de Transição Especial

4.69 Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta, a fiscalização da realização das obras no Período de Transição Especial exigirá o cumprimento do cronograma ora pactuado, conforme estabelecido nos Anexos 9 e 10, e dos parâmetros de desempenho aplicáveis.

4.70 No caso de descumprimento superior a 20% (vinte por cento) das metas acumuladas estabelecidas para o Período de Transição Especial, conforme o relatório bimestral de apuração do adimplemento, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de 30 dias.

4.71 Verificada inexecução superior a 20% (vinte por cento) das metas acumuladas em 2 (dois) períodos consecutivos de apuração (conforme os relatórios bimestrais previstos neste termo de autocomposição), a controladora atual da Concessionária ficará impedida de participar, direta ou indiretamente, do Processo Competitivo.

4.72 O controlador atual da Concessionária poderá participar do processo competitivo, ainda que verificada a situação descrita na cláusula acima, desde que deposite, na conta vinculada da concessão, o valor correspondente ao dobro do saldo de obras não executadas até a data limite de

habilitação para o processo competitivo, conforme disposto no termo aditivo de transição especial (Anexo 12).

4.73. Durante o Período de Transição Especial a Revisão Ordinária contemplará unicamente o Reajuste por meio do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) previsto no Contrato.

#### Ausência de interessados no processo competitivo sem a controladora atual e licitação

4.74 Caso o Processo Competitivo - sem a participação da controladora atual da Via Brasil BR163 - resulte deserto ou fracassado, em até 2 tentativas de transferência das ações de emissão da Concessionária a novo controlador, as partes celebrarão termo aditivo, no prazo de até 30 (trinta) dias da declaração de deserto/fracasso, para regular a prestação dos serviços durante o prazo em que é estruturada licitação pública para contratação de nova concessionária.

4.75 O termo aditivo terá vigência inicial de 1 (um) ano, prorrogável mediante decisão fundamentada da ANTT, e nele serão especificadas as condições necessárias para assegurar a continuidade e a segurança da prestação do serviço e viabilizar o novo certame licitatório, assegurando a definição de tarifa compatível com o nível de serviço a ser executado pela Concessionária.

4.76 Durante a vigência do termo aditivo, a Concessionária deverá manter os níveis de serviço básicos, cumprir as obrigações essenciais e preservar as garantias contratuais, sem prejuízo da aplicação de sanções cabíveis por eventuais novos descumprimentos.

4.77 A ANTT adotará as providências para a conclusão do novo procedimento licitatório dentro da vigência do termo aditivo, observadas as normas aplicáveis, podendo impor obrigações de transparência, compartilhamento de dados, transferência ordenada de ativos e informações necessárias.

#### Da apuração de haveres e deveres

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

4.79 As Partes aceitam, para fins de solução consensual, observada a metodologia descrita no Relatório da SSC, que não haverá pagamento pelo eventual novo controlador pela aquisição da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da Concessionária.

4.80 Foram identificados os seguintes ativos: bens reversíveis não amortizados ou depreciados e pleitos administrativos de reequilíbrio econômico-financeiro.

4.81 A Concessionária renuncia a quaisquer demandas, solicitações, litígios, arbitragem e a todos os processos judiciais e administrativos referentes ao período anterior à assinatura do termo aditivo que regulará o período especial de transição ou referentes ao objeto aqui tratado.

4.82 Foram identificados os seguintes passivos: Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT, dívida junto ao mercado e processos administrativos e judiciais nas esferas cível, trabalhista e ambiental, detalhados a seguir.

4.82.1 Os passivos referentes aos Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT 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.

4.82.2 A Concessionária possui debêntures privadas emitidas junto ao mercado, no valor total estimado para outubro/2026, de R\$ 1.008.429.055,00, cujos debenturistas são investidores do mercado de capitais, não vinculados ao seu atual Acionista Controlador. A lista dos credores

consta do Anexo 8.

4.82.3 A concessionária possui saldo, conforme demonstrações financeiras de março/2025, na conta garantida na emissão de debêntures no valor de R\$ 43.513.000,00.

4.82.4 O saldo estimado para novembro de 2026 da referida conta, conforme informação da concessionária, é de R\$ 45.643.015,46.

4.82.5 Em razão do resultado negativo da apuração de haveres e deveres, serão observadas as regras dispostas a seguir.

4.82.5.1 A participação da controladora atual no Processo Competitivo está condicionada à contratação de garantia, com o objeto definido no item 4.82.5.2 abaixo, a qual deve ser comprovada em até cinco dias antes da data da publicação do Edital. A ANTT se obriga a informar a controladora atual, com 30 dias de antecedência, a data prevista para a publicação do Edital.

4.82.5.2 Caso a controladora atual não seja o vencedor do processo competitivo, ela deverá realizar o pagamento do valor resultante da apuração de haveres e deveres, conforme previsão contida no Anexo 5, em 60 (sessenta) parcelas mensais, nos termos da Resolução nº 5.830/2018 da ANTT. Neste caso, a garantia contratada pela controladora atual, apresentada como condição para participação no Processo Competitivo, deverá cobrir eventual inadimplemento, por parte da controladora atual, das parcelas em que foi dividido o pagamento. Os valores a serem pagos pela controladora atual serão depositados na conta vinculada e usados para custear a execução, pela Concessionária, do Programa Carbono Zero.

4.82.5.3 Caso a controladora atual seja o vencedor do processo competitivo, o valor resultante da apuração de haveres e deveres será compensado mediante execução, pela Concessionária, do Programa Carbono Zero, previsto no novo PER e não precificado no novo MEF. Neste caso, a Concessionária deverá contratar garantia, com vigência até o final do Período de Transição, que poderá ser executada caso não seja cumprido adequadamente o Programa Carbono Zero durante o referido período, na medida do inadimplemento.

#### Dos Processos Administrativos Sancionadores (PAS) em trâmite

4.83. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, as partes identificaram 79 processos ativos e expectativa de emissão de outros 54 referentes às inexecuções do ano 3, conforme detalhamento dos subitens a seguir. A relação com os referidos PAS consta no Anexo 11.

a) 79 PAS instaurados até 12 de agosto de 2025 com valor estimado em R\$ 180.672.914,32 (estimativa de novembro/2026);

b) Expectativa de instauração de 54 PAS em razão da apuração de responsabilidade pelas inexecuções do ano 3 estimados em R\$ 63.373.314,73 (estimativa de novembro/2026).

4.84 Pactuou-se, com base no art. 88, I, da Resolução ANTT nº 6.053/2024 (RCR4), aplicar um desconto de 50% sobre o valor de R\$ 244.046.229,05 (somatório dos itens ‘a’ e ‘b’), resultando no valor de R\$ 122.023.114,52, na data base de novembro de 2026.

4.85. Aplicou-se às multas a limitação de valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), prevista no art. 78-F da Lei 10.233/2001.

4.86. Foi considerada, na análise, a proporcionalidade das multas aplicadas à luz dos investimentos, com o objetivo de assegurar a adequação entre os meios empregados e os fins pretendidos, ou seja, a adequação entre a imposição de obrigações, restrições e sanções e as medidas necessárias ao atendimento do interesse público.

4.87 A ANTT se compromete a suspender a tramitação dos PAS identificados no Anexo 11 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, 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.

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

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

4.90 Eventuais penalidades decorrentes de infrações, referentes ao período de junho de 2025 até a celebração do Termo Aditivo de Modernização, seguirão o trâmite ordinário no âmbito da ANTT.

4.91 Na presente Solução Consensual, consideram-se abrangidas todas as penalidades por supostas irregularidades ocorridas nos anos 2 e 3 da concessão, sejam ou não objeto dos processos mencionados nos Anexo 11, nada mais havendo a se reclamar em relação aos fatos anteriores a junho de 2025.

4.92. Como medida adicional para assegurar a vantajosidade do acordo, deverá ser implementado o projeto Corredor Logístico Sustentável, coordenado pela Concessionária em consonância com os normativos da ANTT, para mitigação dos fatores de trânsito e ambientais da rodovia, com integração da operação rodoviária e operadores portuários, visando a integração multimodal, nos termos constantes da Portaria MT nº 622/2025.

#### Da dívida junto ao mercado

4.93 A manutenção do atual controlador ou a sua substituição por novo acionista que vença o Processo Competitivo não afasta ou compromete a responsabilidade da Concessionária pela sua dívida com o mercado consubstanciada pela 1ª emissão de debêntures da VIA BRASIL BR163, podendo repactuar-la ante as novas condições do contrato modernizado. Havendo troca de controle da Concessionária como resultado do Processo Competitivo, 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.

4.94 De acordo com o balancete de março/2025, o saldo devedor desta dívida é de R\$ 974.550.000,00 em março de 2025.

4.95 O valor estimado da dívida, de R\$ 1.008.429.055,00 (outubro/2026), abatido do saldo estimado da conta garantida na emissão de debêntures, cujo valor está estimado em R\$ 45.399.785,00 (outubro/26), foi considerado para fins do cálculo do valor de venda da Concessionária em caso de troca de controle como resultado do Processo Competitivo.

4.96 O edital do Processo Competitivo deve deixar explícito o valor dessa obrigação, considerando-se eventual atualização que venha a sofrer em razão do disposto neste Termo de Autocomposição.

#### Da limitação ao endividamento da Concessionária

4.97 A Concessionária não poderá contrair novas dívidas ou assumir novas obrigações financeiras que excedam, isolada ou conjuntamente, o valor estabelecido para venda integral das ações, até a conclusão do Processo Competitivo.

4.98 Para fins desta cláusula, consideram-se:

a) dívidas: financiamentos, empréstimos, emissão de títulos ou valores mobiliários e outras operações de mútuo financeiro que gerem obrigação de pagamento para a Concessionária;

b) valor máximo de endividamento líquido: R\$ 968.509.646,98, na data-base de outubro/2026.

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

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

#### Do Prejuízo Fiscal

4.101 A Concessionária apresenta prejuízo fiscal conforme declarações de Imposto de Renda, no valor de R\$ 164.899.000,00 (cento e sessenta e quatro milhões de reais e oitocentos e noventa e nove mil reais) em 30 de junho de 2025. Caso haja a transferência do controle da Concessionária no processo competitivo, o Comprador se compromete a ressarcir ao atual controlador, na qualidade de vendedor (“Vendedora”), 80% do valor do prejuízo fiscal utilizado pela Concessionária sob o controle do Comprador, nos termos estabelecidos no Contrato de Compra e Venda.

4.102 O montante máximo previsto na cláusula acima deverá ser atualizado de acordo com a demonstração financeira devidamente auditada do período encerrado imediatamente anterior à celebração do Contrato de Compra e Venda.

4.103 A cada ocorrência de efetiva compensação do prejuízo fiscal acumulado, o Comprador deverá pagar à Vendedora quantia correspondente a 80% (oitenta por cento) do benefício econômico obtido, conforme registrado no Livro de Apuração do Lucro Real – LALUR da Companhia, até o atingimento do limite máximo atualizado, nos termos da cláusula mencionada.

4.104 O Comprador deverá fazer com que a Concessionária utilize o prejuízo fiscal acumulado até a data de corte indicada na cláusula 4.101 sem detrimento de eventuais prejuízos fiscais que venha a apurar após referida data.

4.105 Para fins de comprovação da utilização do prejuízo fiscal e apuração do valor devido a título de preço adicional, o Comprador deverá encaminhar à Vendedora, em cada evento de compensação, a seguinte documentação:

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

4.106 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 enviar 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.

4.107 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 acima, em fundos imediatamente disponíveis, por transferência eletrônica, para conta bancária de titularidade da Vendedora.

4.108 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.

4.109 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 4.100, 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.

4.110 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.

#### Outros passivos em relação à União, cíveis, trabalhistas, tributários e ambientais

4.111 A Concessionária permanece responsável por outros passivos em relação à União e à ANTT, cíveis, administrativos, trabalhistas, tributários, ambientais e previdenciários, 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.

4.112 Foram identificados os processos cíveis, trabalhistas e de outras naturezas, de caráter descritivo e não taxativo, conforme descritos no Anexo 7, que contém as principais informações sobre cada um deles, tais como partes envolvidas, objeto, andamento processual atualizado, valor envolvido, entre outras.

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

#### Do Processo Competitivo

4.114 Para mitigar os riscos morais e sistêmicos que foram identificados pela comissão da SSC, as Partes concordaram em realizar o 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.

4.115 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 regimento passível de fiscalização por esta Corte de Contas, como condição para a implementação das adequações contratuais propostas pela CSC.

4.116 Os atuais controladores só poderão participar do processo competitivo se cumpridas as exigências previstas para o Período de Transição Especial, conforme disposto neste TERMO.

4.117 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.

4.118 Os interessados deverão entregar os envelopes contendo a garantia de proposta e a proposta de tarifa antes da realização da sessão pública de leilão na B3, por meio de peticionamento eletrônico.

4.119 A Concessionária se compromete a disponibilizar todas as suas 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.

4.120 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.

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

4.122 Após homologação do Plenário do TCU da solução, a ANTT irá conferir transparência e disponibilizará à sociedade os dados gerais do projeto, que ficarão à disposição do mercado em sítio eletrônico específico da ANTT.

4.123 Será realizada Consulta Pública pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias que garanta ampla transparência e participação social, preferencialmente logo após a assinatura do Relatório da Comissão de Solução Consensual pelas Partes. O edital e a minuta de Termo Aditivo de Modernização poderão sofrer ajustes baseados e fundamentados nas contribuições recebidas, desde que não contraponham as condições estabelecidas neste TERMO.

4.124 Fica estabelecido o prazo mínimo de 100 dias entre a publicação de edital do procedimento competitivo e a realização da sessão pública de leilão.

4.125 Quando admitida a participação do grupo controlador atual da Concessionária no certame, esta se dará por meio da entrega de envelope fechado no prazo assinalado pelo edital nas mesmas condições que os demais concorrentes, podendo também participar da etapa de viva-voz em caso de ofertas dentro da regra (range) de afastamento em relação à primeira colocada do certame em termos de Proposta Econômica Escrita de até 5 (cinco) pontos percentuais ou de 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, prevalecendo o que resultar em maior abrangência, de forma análoga aos editais dos leilões da 5ª Etapa.

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

4.127 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 pela CSC.

4.128 O grupo controlador da Concessionária, a Vendedora, se obriga a vender a integralidade de suas ações ao vencedor do processo competitivo, o Comprador, adotando as medidas legais, estatutárias e cartorárias cabíveis.

4.129 No Contrato de Compra e Venda de Ações (CCVA), a ser celebrado após a realização do Processo Competitivo, Compradora e Vendedora deverão prestar declarações e garantias sobre a integridade das informações prestadas no Processo Competitivo, entre as quais aquelas disponibilizadas no âmbito da diligência prévia, sobre as demonstrações financeiras e sobre a inexistência de outros fatos que pudessem afetar materialmente a Concessionária, nos termos a serem definidos pela ANTT no âmbito do *Sandbox* Regulatório do Processo Competitivo. Tais declarações e garantias não excluem o direito do Comprador de alegar, durante o prazo de 12 (doze) meses, a existência de vícios ocultos em obras realizadas pela Concessionária até o

momento da transferência do controle, na forma da legislação aplicável.

4.130 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.

4.131 O depósito, a ser feito na conta vinculada, referente à primeira parcela do pagamento devido na forma do item 4.82.5.2 deverá ocorrer em no máximo 3 dias antes da assinatura do contrato de compra e venda.

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

#### Da integralização do Capital Social Mínimo

4.133 O controlador da Concessionária, seja a Conasa, seja outra companhia vencedora do processo competitivo, terá a obrigação de proceder ao aporte adicional na concessão, correspondente ao fluxo do projeto a 15% (quinze por cento) do déficit do fluxo de caixa da concessão durante o ciclo de obras, o que representa o valor de R\$ 336.300.353,16 (data-base: janeiro/2023). 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.

#### Responsabilidade da concessionária atual frente à nova controladora

4.134 A Concessionária divulgará, de modo a permitir aos interessados no processo competitivo as devidas avaliações, as informações que dispuser sobre as áreas tributária, cível, criminal, ambiental, trabalhista e demais que sejam pertinentes em processos de compra e venda do controle de concessionárias de serviço público.

4.135 Na hipótese de o processo competitivo ser vencido por terceiro, a Conasa, na qualidade de controladora da Concessionária, assumirá, exclusivamente perante a futura controladora adquirente, a obrigação de manter esta última indene por perdas e danos diretos ocorridos com relação à Concessionária, desde que:

4.135.1 decorrentes de atos, fatos ou omissões atribuíveis à Concessionária, cuja causa seja anterior à data de conclusão da *due diligence* realizada no âmbito do processo competitivo;

4.135.2 tenham sido omitidos e/ou ocultados no âmbito da diligência; e

4.135.3 cuja existência, na referida data, fosse objetivamente identificável mediante diligência razoável, com base nas informações então disponíveis no âmbito do processo competitivo.

4.136 Essa responsabilidade:

4.136.1 se limita a perdas e danos efetivamente comprovados, conforme consubstanciados em decisão judicial ou arbitral transitada em julgado, ou em decisão administrativa definitiva e irrecorrível; e

4.136.2 somente poderá ser reclamada no prazo de até 12 (doze) meses contados da data de início do Período de Transição, mediante apresentação, pela futura controladora, de notificação formal contendo a descrição detalhada do passivo alegado, a documentação comprobatória exigida e, se aplicável, cópia da decisão judicial, arbitral ou administrativa definitiva.

4.137 A notificação, para fins desta cláusula, deverá ser enviada por escrito à atual controladora no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da ciência, pela futura controladora, do evento que reconheça o passivo. Desde que cumpridas as condições aqui indicadas, o pagamento deverá ser efetuado em até 20 (vinte) dias contados do recebimento da notificação válida, por meio de transferência bancária, em fundos imediatamente disponíveis, para conta indicada pela futura controladora.

4.138. Caso haja qualquer discordância de boa-fé da Vendedora em relação a perdas sofridas, a Vendedora deverá notificar o Comprador por escrito no prazo de até 30 (trinta) 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 30 (trinta) dias corridos contados do recebimento pelo Comprador da notificação enviada pela Vendedora.

4.139. Caso Compradora e Vendedora não cheguem a um acordo, as referidas partes poderão se utilizar das cláusulas de resolução de conflito indicadas no Contrato de Compra e Venda. Por outro lado, caso as partes concordem com o valor, ou tenha uma decisão final sobre o tema nos termos do Contrato de Compra e Venda, tal montante deverá ser considerado como “Perda” e está sujeito à indenização de que trata esta cláusula

4.140 O valor da indenização será automaticamente deduzido de quaisquer valores que a futura controladora tenha recebido ou venha a receber, direta ou indiretamente, a título de seguro, indenização, ressarcimento ou qualquer outra forma de compensação relacionada ao mesmo fato gerador.

4.141 O eventual Contrato de Compra e Venda de ações a ser celebrado em decorrência do processo competitivo deverá refletir fielmente as disposições desta cláusula, sendo expressamente vedada a ampliação de seu escopo, prazos, limites ou hipóteses de responsabilidade.

4.142 A atual controladora da Concessionária declara e garante que: a) todas as informações, documentos, dados, registros e esclarecimentos que serão fornecidos à Compradora ou aos seus consultores, assessores e auditores no âmbito do processo de auditoria legal, com base nas solicitações feitas pelo Comprador (“*Due Diligence*”), realizados em relação à SPE serão: (i) completos, verdadeiros, corretos e precisos, no melhor conhecimento do Vendedor, na data em que forma disponibilizadas; (ii) fornecidos de boa-fé para a avaliação da SPE e dos riscos da operação, considerando-se as circunstâncias e informações então disponíveis e com base no que lhe foi solicitado; b) não teve ciência de omissão intencional de informação material que pudesse, de forma relevante, influenciar a decisão da Compradora de celebrar o Contrato de Compra e Venda nos termos a serem pactuados e aqui indicados.

### **Componente Indígena**

4.143 A Concessionária se compromete a realizar, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da assinatura do presente Termo de Autocomposição, diagnóstico técnico dos ramais de acesso existentes, bem como das novas demandas apresentadas pelas comunidades indígenas locais, a ser submetido à ANTT para análise e deliberação.

4.144 Após deliberação da Agência Reguladora, o diagnóstico será encaminhado à Funai e ao Ibama para os devidos processos de licenciamento e/ou autorização.

4.145 A execução dos novos e/ou ampliação dos ramais existentes ficarão condicionadas à aprovação dos órgãos competentes e, em caso de deferimento, os investimentos a serem realizados terão como fonte de recursos os valores previstos no MEF com esta finalidade (R\$ 461,6 milhões), sendo que eventuais investimentos que superem o montante previsto ensejarão o direito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.146 A Concessionária se compromete a buscar informações junto às comunidades indígenas e à Funai para identificação do imóvel existente a ser adequado para funcionamento da Casa de Saúde, imediatamente após a assinatura do Termo de Autocomposição.

4.147 Após a definição do imóvel pelas comunidades indígenas e aprovação da Funai, a Concessionária se compromete a elaborar, no prazo de 90 (noventa) dias, os estudos e projetos necessários à adequação da Casa de Saúde, bem como submeter à aprovação das autoridades competentes no referido prazo. Após as devidas aprovações, a Concessionária se compromete a iniciar as adequações, no prazo de 30 (trinta) dias.

4.148 A Concessionária se compromete a submeter o Plano Básico Ambiental de Compensação Indígena (PBA-CI) a priorizar o cumprimento do cronograma estipulado com as comunidades indígenas e a Funai, cujo objetivo central é mitigar os impactos ambientais e socioculturais decorrentes da rodovia.

4.149 Enquanto o PBA-CI não for implementado, a Concessionária, em acordo com as comunidades indígenas, manterá plano emergencial voltado à manutenção dos programas essenciais.

4.150 Todas as ações e obrigações previstas no PBA-CI permanecem asseguradas no acordo firmado junto à Comissão de Solução Consensual. O plano contempla, conforme previsto no MEF, o montante de R\$ 390,9 milhões direcionados ao componente indígena PBA-CI, além de R\$ 461,6 milhões para a manutenção dos ramais indígenas.

## **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 irretratável, a todos os processos administrativos, arbitrais e judiciais existentes, listados no Anexo 7 deste TERMO, bem como a quaisquer demandas administrativas ou jurisdicionais, solicitações, litígios, arbitragem ou ações judiciais referentes ao período anterior ou ao objeto do presente TERMO.

Eventos de desequilíbrio referentes ao período de 13 de agosto de 2025 até a celebração do Termo Aditivo de Modernização seguirão o trâmite ordinário no âmbito da ANTT, conforme Cláusula Décima do Anexo 12 – Minuta do Termo Aditivo de Transição Especial.

## **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. As renúncias referidas neste TERMO, serão formalizadas pela Concessionária no prazo de 30 dias contados da celebração do Termo de Autocomposição.

7.5. 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 Concessionária, para viabilizar a elaboração e publicação do edital do Processo Competitivo.

7.6. A SSC 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.

7.7. Quanto aos 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.

7.8. 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 produzidos 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 produzidos 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 A Consultoria Jurídica do 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 – Modelo Econômico-Financeiro (MEF)
- Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia - PER proposto
- Anexo 3 – Minuta do Termo Aditivo de Modernização, 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)
- Anexo 6 – Projeção de Crescimento de demanda de tráfego
- Anexo 7 – Processos gerais relacionados à Concessionária
- Anexo 8 – Lista dos credores
- Anexo 9 – Obras do período especial de transição 2025
- Anexo 10 – Obras do período especial de transição 2026
- Anexo 11 – Processos Administrativos Sancionadores (PAS)
- Anexo 12 – Minuta do Termo Aditivo de Transição Especial

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, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2026.



Documento assinado digitalmente  
**GEORGE ANDRE PALERMO SANTORO**  
Data: 16/07/2026 14:27:45-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

UNIAO

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES



Documento assinado digitalmente  
**ISMAEL ROSA**  
Data: 15/07/2026 11:08:43-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente  
**LUIZ CLAUDIO DE ANDRADE BRAGA**  
Data: 15/07/2026 12:56:15-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente  
**GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMI**  
Data: 15/07/2026 16:31:15-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

VIA BRASIL BR163 CONCESSIONÁRIA  
DE RODOVIAS S.A.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO



Documento assinado digitalmente  
**MARIO VIEIRA MARCONDES NETO**  
Data: 15/07/2026 10:38:54-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



Documento assinado digitalmente  
**PAULO ANDRE GIL BOSCHIERO**  
Data: 15/07/2026 10:17:02-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

CONASA INFRAESTRUTURA

Testemunha: \_\_\_\_\_  
Nome:  
CPF:

Testemunha: \_\_\_\_\_  
Nome:  
CPF: