

**MINUTA DE TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO
PARA MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE
CONCESSÃO DA RODOVIA BR-381/MG/SP –
AUTOPISTA FERNÃO DIAS S.A.**

AUTOPISTA FERNÃO DIAS S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.326.342/0001-70, com sede na Rodovia BR-381, km 850,5 (pista norte) – Quadra 19, na cidade de Pouso Alegre – MG, CEP 37.556-338, signatária do Contrato de Concessão – Edital nº 002/2007, de 14 de fevereiro de 2008, para exploração de 562 km da Rodovia BR-381/MG/SP no Trecho Belo Horizonte – São Paulo, 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 (“Fernão Dias” 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, Município de São Paulo/SP, CEP 04543-906, na qualidade de única acionista da Fernão Dias, representada neste ato na forma de seu estatuto social pelo Sr. Sérgio Moniz Barreto 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-anuênciam 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 Fernão Dias e a ANTT celebraram o Contrato de Concessão; e

Considerando a instauração do Processo nº TC 016.032/2024-1, em trâmite no TCU e da Comissão de Solução Consensual constituída pela Portaria-Segecex nº 27, de 11 de setembro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 12 de setembro de 2024, 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 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 Fernão Dias, oriundo do Edital de Concessão nº 002/2007, referente à concessão para exploração da Rodovia BR-381/MG/SP, no trecho Belo Horizonte – São Paulo, 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\$ 0,997, 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 19 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 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);

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

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 accordam 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 5^a etapa de concessão 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\$ 9,479 bilhões (data-base de março/2023), já considerado o desconto de Reidi.

4.2. A concessionária se compromete a executar 108,31 km de faixas adicionais; 14,33 km de ruas laterais; 3 (três) segmentos de correção de traçado; implantar 2 (duas) passagens inferiores do tipo “trincheiras”; implantar 2 (dois) Pontos de Parada de Descanso – PPD; implantar 2 (duas) áreas de escape; 13 (treze) dispositivos em desnível/trevos; canalização de 2 (dois) córregos; 22 (vinte e dois) pontos de desvios operacionais; além de modernizar e atualizar os Elementos de Proteção e Segurança - EPS e Sistemas de Transporte Inteligentes (Intelligent Transportation Systems) - ITS da rodovia, implantar novos controladores de velocidade, em até 10 (dez) anos contados da celebração do Termo Aditivo de Modernização. Para priorizar a realização de obras e atendendo à exequibilidade, nos três primeiros anos, serão realizados 31,87 km de faixas adicionais, 2 (dois) PPDs, 2 (dois) retornos em desnível, 7 (sete) segmentos de ruas laterais, 10 (dez) passarelas, além de 6 (seis) melhorias de acesso. Também será realizado ciclo de execução de reconstrução e restauração de pavimento, de natureza estrutural, nos 7 primeiros anos após a celebração do Termo Aditivo de Modernização.

4.3. A Concessionária se compromete a finalizar as obras de ampliação de capacidade nos segmentos km 22,00 ao km 41,31 – pista sul; km 35,35 ao km 41,0 – pista norte; km 48,67 ao km 50,31 – pista sul; km 48,83 ao km 58, 66 – pista norte; km 52,37 ao km 54,07 – pista sul e km 56,46 ao km 65,52 – pista sul. Além dos segmentos mencionados, compromete-se a executar, ainda, o saldo remanescente de faixas adicionais previstas no MEF, totalizando 108,31 km nesse item.

4.4. A Concessionária se compromete a construir um novo túnel no km 71,4, e as partes concordam com o rebaixamento do greide de um túnel existente neste mesmo segmento quilométrico, conforme cronograma estabelecido no PER.

4.5. Foi reconhecido o interesse público de implantação de novos acessos interligando bairros lindeiros à rodovia na região de Guarulhos/SP e a execução de faixas adicionais do km 00 ao km

22, no estado de São Paulo. Considerando a necessidade de conclusão prévia de licenciamento ambiental, desocupações, desapropriações, definição de traçado e aprovação de projeto executivo, ficou acordado que tais investimentos poderão ser incorporados ao contrato em momento posterior, utilizando-se a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal – FCM, conforme normatização vigente da ANTT, mas garantindo-se, desde já, a obrigação de fornecimento dos projetos e licenciamentos ambientais.

4.6. Visando à regularização de trecho administrado, as Partes acordam em acrescer à malha rodoviária concedida o trecho do km 477 ao km 478,2 da BR-381/MG/SP, que não estava contemplado no Contrato original.

4.7. 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 possíveis 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.

4.8. 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), com valor estimado de R\$ 5,397 bilhões (data-base de março/2023).

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

4.10. Acordou-se que os valores para os investimentos de Capex e Opex fossem atualizados 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 e, como medida mitigadora conforme cláusulas 4.100 a 4.102, estabelecer-se-ão medidas excepcionais de acompanhamento mais intensivo por meio de parâmetros de desempenho anuais, incluindo indicadores estruturais, conforme o PER e por meio de anteprojetos aprovados pela ANTT.

Da atualização da Taxa Interna de Retorno – TIR

4.11. No que se refere ao novo modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno de 11,41% a.a. em termos reais (referência 1T25). 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 43,72, ou seja, CR2 – classificação de risco 2.

4.12. 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

4.13. A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada foi de 1,5% ao ano (CAGR), tendo tomado como base (Anexo 6 deste TERMO):

- 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 2047;

4.14. Assim, o tráfego inicial nas praças de pedágio do MEF proposto está atualizado para o patamar de 179.622.778 eixos equivalentes anuais no ano 1, evoluindo até o patamar de 221.157.614 eixos equivalentes anuais no final do contrato (Anexo 6 deste TERMO).

Da Tarifa

4.15. 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 Fernão Dias 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..

4.16. 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\$ 0,03879/km. A TKM do ano 1, a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização, corresponde a R\$ 0,05431/km. Os patamares de aumento tarifário acordados são de 40,00%, 80,00% e 27,69%, resultando em tarifas de R\$ 0,09776/km a partir do primeiro dia do 13º mês; R\$ 0,12482/km a partir do primeiro dia do 25º mês e R\$ 0,13107/km nos anos finais (data base mar/23, considerando as pistas duplas já existentes, degraus e reclassificações tarifárias).

4.17. Após a incidência dos três degraus tarifários durante a fase de transição, a TKM do 4º ano será de R\$ 0,12482 até o 10º ano. A partir do 11º, em função da conclusão das obras previstas, haverá uma reclassificação de 5%, de modo que a TKM será de R\$ 0,13107 até o 15º ano.

4.18. 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.

4.19. A tarifa de pedágio alcançada no consenso (TKM homogênea, tarifa média sem degraus tarifários de R\$ 0,11468) na data-base março/2023 é menor que as previstas nos estudos em andamento ou da média dos estudos em andamento já levados à audiência pública pela ANTT.

4.20. 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 entre o 4º e 10º anos 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. A Tarifa de Pedágio será revista e reajustada nos termos do Termo Aditivo de Modernização.

4.22. Considera-se revertido à modicidade tarifária o valor equivalente a 1,5% 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

4.23. 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 (quinze) anos, contados a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de Modernização do Contrato de Concessão.

Das Modernizações Regulatórias

4.24. 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 socioambientais, de governança corporativa e questões de integridade, em alinhamento ao Programa de

Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais, na Resolução nº 6.057, de 28/11/2024;

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 Frequente (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) Regamentos 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

4.25. 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, cujo descumprimento dará causa à extinção antecipada consensual, seguindo as diretrizes descritas a seguir.

4.26. 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).

4.27. O Verificador durante o período de transição será contratado preferencialmente pela Infra S.A., sendo resarcida pela Concessionária. Caso a Infra S.A. não realize a contratação tempestivamente, o Verificador poderá ser contratado pela Concessionária, alternativamente, da forma prevista no Termo Aditivo.

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

4.29. 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.

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

4.30.1. 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.

4.30.2. 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 conexão causal entre a conduta da Concessionária e o inadimplemento verificado.

4.30.3. A instauração do processo de extinção antecipada consensual independe 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.

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

4.30.5. 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.

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

4.30.7. 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.

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

4.32. O processo na ANTT observará o contraditório e ampla defesa da Concessionária, irá apurar se há conexão causal 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.

4.33. 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.

4.34. 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.

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

4.36. 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.

4.37. 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).

4.38. 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.

4.39. 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.

4.40. 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

4.41. 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.

4.42. 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\$ 295.158.174,79 milhões (data base março/2026).

4.43. 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.

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

4.44.1. A Concessionária renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo judicial nº 1014997-24.2019.4.01.3400) 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\$ 450.115.073,78 (data base dezembro/2024).
- 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\$ 31.023.482,43 (data base dezembro/2024), conforme valores informados pela Concessionária e validados pela ANTT.

4.45. 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.

4.46. Os passivos referentes ao TAC-multas, 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.

4.47. A concessionária possui debêntures privadas emitidas, no valor total estimado para março/2026, de R\$ 145.000.000,00, cujo único debenturista é seu acionista controlador. Em caso de transferência do controle acionário da Concessionária após a realização do Processo Competitivo, o atual acionista controlador Arteris S/A se compromete a capitalizar o valor total (principal e juros) das debêntures, por meio da conversão do saldo de debêntures em capital social da Concessionária anteriormente à eventual troca do controle. A Arteris S.A. também se compromete a cumprir a cláusula do Termo Aditivo de modernização referente à obrigação de manutenção do patrimônio líquido mínimo equivalente à terça parte do capital social antes da troca de controle.

4.48. 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% (quinze por cento) do déficit do fluxo de caixa da concessão durante o ciclo de obras, o que representa o valor de R\$ 351 milhões (valores de referência de março/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.

4.49. A concessionária possui debêntures privadas emitidas junto ao mercado, no valor total estimado para março/2026, de R\$ 1.123.209.000,00. A lista dos credores consta do anexo 7.

4.50. A concessionária possui saldo, conforme demonstrações financeiras de dezembro/2024, nas seguintes contas:

	Dezembro/24 (Em R\$ mil)
Total das contas credoras	568.978,00
Caixa e equivalentes de caixa	476.497,00
Aplicações financeiras	59.966,00
Aplicações financeiras vinculadas	32.515,00

4.51. O saldo estimado para março de 2026 das referidas contas, conforme informação da concessionária, é de R\$ 569.159.770,80.

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

4.52. Sobre o TAC Multas, celebrado em Dezembro de 2024, no valor de referência de R\$ 275.909.472,00, 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\$ 291.025.917,38 (março/2026).

4.53. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, que não foram objeto do TAC Multas, as partes identificaram 23 processos ativos, no valor potencial de R\$ 81.630.000,00 (posição de dezembro/2024), e que desse total R\$ 63.795.000,00 são passíveis de anulação, resultando como somatório das penas pecuniárias decorrentes dos PAS o montante de R\$ 17.835.000,00. 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\$ 11.287.283,18 para PAS (março/2026), com o mesmo critério de atualização do TAC-multas.

4.54. 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.

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

4.56. 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

4.57. Existem 25 (+2 que estão no desenrola) multas com a União que totalizam o valor estimado de R\$ 38.407.063,58 (estimativa para março/2026). Todas essas multas estão transitadas em julgado no âmbito administrativo e, desse total, R\$ 10.987.026,34 se referem 5 multas já inscritas em dívida ativa (+2 no desenrola), R\$ 27.420.037,24 se referem 20 multas não inscritas em dívida ativa.

4.58. Todas as ações judiciais anulatórias das multas inscritas em dívida ativa e multas transitadas em julgado, inclusive, mas não somente, as 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.

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

4.60. 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.

4.61. 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.

4.62. 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

4.63. 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 9ª emissão de debêntures da Autopista Fernão Dias 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.

4.64. De acordo com o balancete de dezembro/2024, o saldo devedor desta dívida é de R\$ 1.130.957.349,53.

4.65. O valor estimado da dívida, de R\$ 1.123.209.000,00 (março/2026), 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\$ 569.159.770,80 (março/26), foi considerado para fins do cálculo do valor de venda da Concessionária em caso de troca de controle.

4.66. Esses valores deverão ser atualizados no momento do pagamento do valor de saída, considerando o saldo devedor da 9ª emissão de debêntures da Concessionária, descontados os valores de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras e aplicações financeiras vinculadas.

4.67. 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.

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

Da limitação ao endividamento da SPE

4.69. 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.

4.69.1. Para fins desta cláusula, consideram-se:

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

b) valor máximo de endividamento: R\$ 295.158.174,79 (duzentos e noventa e cinco milhões, cento e cinquenta e oito mil, cento e setenta e quatro reais e setenta e nove centavos), na data-base de março/2026.

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

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

Do Prejuízo Fiscal

4.70. A Concessionária apresenta prejuízo fiscal conforme declarações de Imposto de Renda, no valor de R\$ 185.265.570,85 (cento e oitenta e cinco milhões de reais) na data-base de 31 de dezembro de 2024. Caso haja a transferência do controle da Concessionária no processo competitivo, o Comprador se compromete a ressarcir à Vendedora 80% do valor do prejuízo fiscal utilizado por ele, nos termos estabelecidos no Contrato de Compra e Venda.

4.71. O montante máximo previsto na cláusula 4.70 deverá ser atualizado de acordo com a demonstração financeira devidamente auditada do período encerrado em 31 de dezembro de 2025.

4.72. Em cada episódio de efetivo aproveitamento do prejuízo fiscal acumulado, o Comprador deverá pegar à Vendedora o equivalente a 80% (oitenta por cento) 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.

4.73. O Comprador deverá utilizar o prejuízo fiscal acumulado até a data de corte indicada na cláusula 4.70 em detrimento de eventuais prejuízos fiscais que venha a apurar após referida data.

4.74. 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.

4.75. 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.

4.76. 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 4.72 acima, em fundos imediatamente disponíveis, por transferência eletrônica, para conta bancária de titularidade da Vendedora.

4.77. 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.

4.78. 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 4.73, 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.

4.79. 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 da União, cíveis, trabalhistas e ambientais

4.80. 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 substitui-lo, devendo equacioná-los ao longo da execução contratual após assinatura do Termo Aditivo de Modernização.

4.81. Foram identificados os processos cíveis, trabalhistas e de outras naturezas 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.

4.82. 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

4.83. 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.

4.84. 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.

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

4.85.1. 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;

4.85.2. 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

4.85.3. Impor-se-á o pagamento pelo vencedor do processo competitivo de R\$ 295.158.174,79, utilizando-se, para fins de referência, a data-base de março/2026, 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 resarcimentos previstos no edital.

4.86. 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.

4.87. 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.

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

4.89. 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.

4.90. 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.

4.91. 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.

4.92. 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 5^a Etapa.

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

4.94. 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.

4.95. 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 cartoriais cabíveis, mediante o recebimento efetivo do valor de venda.

4.96. 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.

4.97. As obrigações aqui identificadas e que permanecerão como responsabilidade da Concessionária são: TAC-multas, 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, detalhados no Anexo 7).

4.98. 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.

4.99. 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.

Do acompanhamento específico de obras da Frente de Serviços Estruturais

4.100. Define-se como acompanhamento especial a fiscalização específica sobre os elementos do Sistema Rodoviário exclusivamente durante a fase de recuperação, abrangendo: (I) as obras de reconstrução do pavimento; e (II) as intervenções de recuperação dos Elementos de Proteção e Segurança (EPS), Obras de Arte Especiais (OAE), Sistema de Drenagem, Terraplenos e Estruturas de Contenção, conforme previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

4.101. O acompanhamento especial será realizado conforme a natureza de cada intervenção, observados os seguintes critérios específicos:

I - Para reconstrução do pavimento: a partir de cronograma físico detalhado com entregas verificáveis e procedimento análogo ao de obras obrigatórias de ampliação de capacidade, assegurando a execução das soluções técnicas e quantitativos previstos no projeto executivo aprovado previamente pela ANTT, com verificações parciais e finais para aceitação formal;

II - Para os Elementos de Proteção e Segurança, Obras de Arte Especiais, Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes, Terraplenos e Estruturas de Contenção:

a) Elementos de Proteção e Segurança: verificação por quilômetro, para adequação aos normativos, tendo por base os quantitativos pactuados e contidos no Termo Aditivo;

b) Obras de Arte Especiais e Terraplenos e Estruturas de Contenção: verificação por unidade, tendo por base os quantitativos pactuados e contidos no Termo Aditivo;

c) Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes: verificação mediante avaliação de parâmetros, conforme anexo Anexo H do PER;

4.102. A verificação das intervenções objeto do acompanhamento especial ocorrerá trimestralmente durante o Período de Transição do Contrato e anualmente no período subsequente, baseando-se em metas definidas no PER e detalhadas no plano de ação apresentado pela Concessionária em até 90 (noventa) dias contados da assinatura do termo aditivo de otimização.

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.

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 4.47, 4.48 e 4.95.

7.5. As renúncias referidas na cláusula 6.1, 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 Autocompoisção, com o apoio da Arteris S.A., para viabilizar a elaboração e publicação do edital do processo competitivo.

7.7. 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 pela controlador que vencer o processo competitivo.

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

7.9. 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.

7.10. 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.

7.11. 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.

7.12. 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.

7.13. 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.

7.14. 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..

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

7.16. 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.

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

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

7.19. A arbitragem será conduzida conforme as regras do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019 ou legislação que venha a substitui-lo e, no que não conflitar com o presente TERMO, conforme o Regulamento da Câmara de Arbitragem indicada.

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

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

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

7.23. 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

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

7.25. 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..

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

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

7.28. 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.

7.29. 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.

7.30. 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.

7.31. Cada Parte arcará com honorários e demais despesas com seus procuradores, sendo vedada a condenação para resarcimento 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.

7.32. 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.

7.33. O disposto no item 7.32 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.

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

7.35. 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.

7.36. 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 proposto
- Anexo 3 – Minuta do Termo Aditivo, contemplando o modelo de 5^a 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

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 2025.

UNIÃO FEDERAL
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

AGÊNCIA NACIONAL DOS
TRANSPORTES TERRESTRES

AUTOPISTA
FERNÃO DIAS S.A.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

ARTERIS S.A.

Testemunha: _____
Nome: _____
CPF: _____

Testemunha: _____
Nome: _____
CPF: _____