

**TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO PARA  
MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE  
CONCESSÃO DA RODOVIA BR101/RJ –  
AUTOPISTA FLUMINENSE S/A**

**A Autopista Fluminense S.A.**, (AFL, SPE ou Concessionária), sociedade anônima, inscrita no CNPJ sob o nº 09.324.949/0001-11, com sede na Avenida São Gonçalo, nº 100, unidade 100, Boa Vista, Município de São Gonçalo/RJ, CEP 24466-315, signatária do Contrato de Concessão de Serviço Público, de 14 de fevereiro de 2008, para exploração de 320,1 km da Rodovia BR101/RJ, celebrado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), 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/ME 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 sob o nº 000.925.867-16,

**A ARTERIS S.A.**, sociedade anônima, inscrita no CNPJ sob o nº 02.9159.555/0001-67, 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 Autopista Fluminense S/A, representada neste ato na forma de seu estatuto social pelo Sr. Sérgio Moniz Barretto Garcia, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 05.417.161-6 RJ e inscrito no CPF/ME 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/ME 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 seu Secretario Executivo, George Andre Palermo Santoro, 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 pelo seu Diretor-Geral, Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio,

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

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

Considerando a instauração do Processo TC 036.368/2023-7, em trâmite no TCU e da Comissão de Solução Consensual constituída pela Portaria-Segecex nº 2 de 1/2/2024, publicada no Diário Oficial da União em 6/2/2024, responsável pela elaboração da proposta de solução para as controvérsias existentes no Contrato de Concessão da Rodovia BR-101/RJ, celebrado entre a ANTT e Autopista Fluminense S/A (SPE),

Considerando que a SPE e a ANTT celebraram o Contrato de Concessão Edital nº 04/2007, referente à concessão para exploração da Rodovia BR-101/RJ,

Considerando que em 19/05/2020 a SPE requereu a relicitação do contrato, tendo sido qualificada por meio do Decreto nº 11.005/2022 e que devido à instauração de presente comissão de solução consensual, a eficácia jurídica do Termo Aditivo de Relicitação foi suspensa por prazo determinado;

convencionam celebrar este Termo de Autocomposição para definição das alterações e/ou das condições para a alteração e modernização do referido Contrato de Concessão, com fundamentos na Lei nº 10.233/2001, Lei nº 8.987/1995, Portaria MT nº 378/2023, Portaria MT nº 848/2023, Portaria MT nº 995/2023, Decreto-Lei nº 4.657/1942, art. 26 da LINDB e na Instrução Normativa TCU nº 91/2022, observando as disposições a seguir.

## **1. DO OBJETO**

1.1. O presente termo tem com objeto o Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado em 14 de fevereiro de 2008, entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Autopista Fluminense S.A, oriundo do Edital de Concessão nº 004/2007 – Lote 4, referente à concessão para exploração da Rodovia BR-101/RJ, relativo à 2ª Etapa do Programa Federal de Concessões Rodoviárias (Procrofe). O objeto do Contrato de Concessão é a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Lote Rodoviário para exploração de 320,10 km da Rodovia BR-101/RJ, início no Km 0,0 (cabeceira norte da ponte sobre Rio Itabapoana, divisa entre os Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo) e o km 320,1 (acesso à ponte Presidente Costa e Silva), conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER), com tarifa básica de pedágio quilométrica no valor inicial de R\$ 2,258, 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 02 de fevereiro de 2009.

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

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

## **2. PREMISSAS E PRINCÍPIOS GERAIS**

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

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

2.3. A solução consensual pautou-se pela preservação dos princípios da transparência, eficiência, 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 de serviço, bem como a eliminação de incerteza jurídica e situação contenciosa.

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

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

a) a atualização e modernização contratual conforme a política pública vigente (Portaria nº 848/23, art. 3º, I);

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

c) a renúncia 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 848/23, art. 3º, II);

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

e) a modicidade tarifária, com a cobrança de valores de pedágio menores que os

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

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

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

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

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

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

### **3. SOLUÇÃO PROPOSTA: MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

3.1. A solução aqui proposta mostrou-se o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto e a medida mais vantajosa para a administração 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 da Autopista Fluminense S/A, conforme estabelecidas neste TERMO, considerando os seguintes elementos:

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

b) adoção de modernizações regulatórias nos mesmos moldes dos contratos de 5ª etapa de concessão da ANTT, exceto os itens tratados especificamente neste TERMO;

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

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

e) realização de processo competitivo para oferta das ações pertencentes ao atual acionista

controlador e emitidas pela concessionária SPE ao mercado, para validação de valores e mitigação de riscos, entre eles, risco moral e sistêmico.

#### **4. DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS**

##### **Dos investimentos e das despesas operacionais**

4.1. A SPE 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\$ 6,062 bilhões (data-base de março/2023).

4.2. A concessionária se compromete a duplicar um total de 49,55 km de rodovias, em até 10 (dez) anos contados da celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Para priorizar a realização de obras nos primeiros anos e atendendo à exequibilidade, entre 2026 e 2028, serão realizados 22,3 km de duplicações, 29,3 kmf de multivias e 11,95 km de faixas adicionais. Também será realizado ciclo de execução de sinalização e restauração de pavimento, de natureza estrutural, em até três anos, nos trechos que apresentarem parâmetros inferiores ao estabelecido.

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

4.4. O compromisso de realização de investimento prevê que serão mantidas as duplicações nos subtrechos Km 144+600 ao Km 190+300 e do Km 205+600 ao Km 208+600. Ainda será mantida a implantação das faixas adicionais do Km 297+650 ao Km 320+200, pista norte e sul, entre outras, totalizando 52,6 km de faixas.

4.5. Estão um total de 81,708 kmf de multivias a serem implantadas conforme cronograma estabelecido no PER.

4.6. Foi reconhecido o interesse público na realização do Contorno de Campos. Considerando a necessidade de conclusão prévia de licenciamento ambiental com definição de traçado e aprovação de projeto executivo, ficou definido 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.

4.7. A Concessionária assume a obrigação de realizar o projeto executivo para a execução do Contorno de Campos entre os 3º e o 5º anos a partir da assinatura do Termo Aditivo, e iniciar a adoção das providências para o licenciamento do projeto executivo quando da sua aprovação pela ANTT, buscando a finalização do processo ambiental até o 8º ano, contado da assinatura do

Termo Aditivo, respeitada a alocação de riscos consignada na matriz do contrato de concessão. A obrigação da Concessionária, durante o período indicado, é restrita à elaboração, entrega e licenciamento do projeto executivo para a execução do Contorno de Campos.

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

4.9. A proposta de otimização do contrato da BR-101/RJ contempla investimento na interconexão da BR-493 com a BR-101/RJ, sentido norte, conectando a concessão da AFL com a da EcoRioMinas. A ANTT compromete-se a realizar as tratativas com a EcoRioMinas para a compatibilização dos escopos de intervenção previstas em cada um dos contratos de concessão, de forma que não ocorra qualquer duplicidade.

4.10. Visando o aumento de capacidade da BR-101/RJ, no trecho compreendido entre o Km 62 e Km 64, está prevista a incorporação à concessão da AFL de trechos das ruas municipais General Estilac Leal e Espírito Santo, bem como a Ponte Alair Ferreira, passando a ser o sentido sul da BR-101/RJ. As tratativas com o município de Campos dos Goytacazes/RJ serão conduzidas pela concessionária, com apoio da ANTT e do Ministério dos Transportes.

4.11. A SPE se compromete a executar os serviços decorrentes de despesas operacionais (Opex – *Operational Expenditure*) para o cumprimento de parâmetros de desempenho e tempos operacionais estabelecidos no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 4,119 bilhões (data-base de março/2023).

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

4.13. Acordou-se que os valores para os investimentos de Capex e Opex fossem atualizados e tomou-se por base custos referenciais reais e atuais da Concessionária, que foram analisados de forma paramétrica pela Infra S/A e ANTT, tendo-se concluído pela razoabilidade dos valores utilizados em relação às referências existentes nos estudos de viabilidade para novas concessões/e no EVTEA preliminar entregue pela INFRA S/A na data 30/4/2024, diante de justificativas fundamentadas tecnicamente pela AFL e características específicas do trecho em questão, sendo

admitidas pela CSC (Anexo 7 e Anexo 6).

### **Da atualização da Taxa Interna de Retorno - TIR**

4.14. No que se refere ao modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno do projeto de 10,42% a.a. em termos reais (referência junho/24). Embora o projeto apresente um Nível de Risco do Projeto – NRP igual a 1, ou seja, uma Classificação de Risco 1 – CR1, de acordo com as Resoluções ANTT nº 6.002/2022, nº 6.003/2022 e nº 6.004/2022, as quais descrevem a metodologia de cálculo do WACC para novas outorgas de rodovias, entende-se que a concessão da Autopista Fluminense S/A apresenta riscos que não estão sendo capturados por esta metodologia. Sendo assim, em analogia ao permitido pela Resolução nº 6.002/2022, parágrafo único, do art. 13, optou-se por adotar uma Classificação de Risco 2 – CR2 para este projeto.

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

### **Da atualização do Tráfego atual e projetado**

4.16. As partes acordam em atualizar o tráfego inicial do MEF para o real atual, considerando que o volume de tráfego do Plano de Negócios de 879 milhões de eixos equivalentes até o 15º ano *vis-a-vis* 653 milhões do volume de tráfego realizado, ou seja uma diferença a menor de 26% (fonte: valores apurados nas planilhas de revisão tarifária).

4.17. A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada foi de 1,1% por ano em média.

4.18. A calibragem do mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será customizada ao caso concreto, tendo sido pactuada a banda de amortecimento de 2%, grau de variação em que não haverá compartilhamento, e havendo a sua superação, em patamar superior ou inferior, o compartilhamento de 90% do risco de tráfego alocado ao poder concedente e 10% para a concessionária.

4.19. O tráfego inicial do MEF proposto está atualizado para o patamar de 46,5 milhões de eixos equivalentes anuais no ano 1, evoluindo até o patamar de 58,5 milhões de eixos equivalentes anuais no final do contrato nas 5 praças existentes, além dos 25,6 eixos equivalentes anuais no ano 2, evoluindo até o patamar de 32,2 milhões de eixos equivalentes anuais no final do contrato nos pórticos *Free Flow*.

### **Da adoção de free flow**

4.20. A Concessionária deverá instalar e operar 3 (três) pontos de cobrança, no total de 6 (seis) pórticos no sistema de livre passagem, conforme localização estabelecida no Termo Aditivo de

modernização, sendo que os custos para implantação da infraestrutura do *Free Flow* serão arcados pela Concessionária, de modo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP fixada na assinatura do Termo Aditivo já deve contemplar a remuneração de tais custos.

4.21. O *Free Flow* será implantado e operado em fase experimental com duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da vigência do Termo Aditivo de modernização (“Fase Experimental”), dividida em duas etapas: (i) Etapa de implantação, que durará até 12 (doze) meses a partir do início da vigência do Termo Aditivo; e (ii) Etapa de operação, que se iniciará após o final da Etapa de Implantação e durará até o final da Fase Experimental

4.22. Durante o período experimental, caso a Concessionária comprove a ocorrência de ações intencionais de terceiros que gerem custos adicionais na implantação ou reimplantação dos Pórticos, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato dos custos adicionais em decorrência desses eventos.

4.23. Durante o período experimental, a Concessionária estimou em seu modelo de negócios que 80% (oitenta por cento) da receita arrecadada com o sistema *Free Flow* será revertido para a modicidade tarifária, a fim de manter a viabilidade econômica da Tarifa de Pedágio no patamar fixado, e 20% (vinte por cento) servirá como uma reserva de contingência para cobrir custos de operação (OPEX) do *Free Flow*, perda de receita tarifária em função de evasão, inadimplemento e fraude.

4.24. Durante a fase experimental, caso os valores referentes aos custos de operação (OPEX) do *Free Flow*, perda de receita tarifária em função de evasão, inadimplemento e fraude sejam inferiores ou superiores ao valor atribuído à reserva de contingência, deve-se promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato após o terceiro ano, findada a fase experimental.

4.25. Após o término da fase experimental, 95% da demanda potencial do *Free Flow* será incorporada ao modelo econômico-financeiro inicial, sendo revertida para modicidade tarifária, devendo ser apurado o valor referente aos: (a) custos operacionais (OPEX) para gestão do *Free Flow* e investimentos para manutenção e atualização da infraestrutura e sistema *Free Flow* (CAPEX recorrente); e (b) os valores decorrentes dos riscos acumulados de evasão, inadimplemento e fraude.

4.26. Com base nos valores apurados referente à alínea “a” do item acima, as Partes irão definir o montante adequado para cobertura dos custos indicados nessa alínea e esse montante será reequilibrado até o final do prazo da Concessão. O risco de variação dos custos do OPEX e do CAPEX recorrente serão exclusivamente da concessionária, após a incorporação desses valores



à concessão.

4.27. Com base nos valores apurados referente à alínea “b” do item 4.24, as Partes definem o compartilhamento dos riscos, sendo alocados i) 80% ao poder concedente e 20% à concessionária para nível de não pagamento da tarifa de pedágio *Free Flow* de 0 a 15%; e ii) 90% ao poder concedente e 10% à concessionária para nível de não pagamento da tarifa de pedágio *Free Flow* acima de 15%, sendo o montante reequilibrado anualmente, nas Revisões Ordinárias, até o final do prazo da Concessão.

4.28. Durante todo o período contratual (experimental e definitivo), a variação de demanda no sistema *Free Flow* deverá ser avaliada e processada, em conjunto com a variação de demanda total, com base no Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, observando a banda de demanda e o fator de compartilhamento adotados na matriz do Termo Aditivo de modernização, excetuados os riscos de evasão, inadimplemento e fraude.

4.29. Antes da implementação dos pórticos, a ANTT irá conferir transparência e disponibilizará à sociedade, por meio de Reunião Participativa, as localizações dos pórticos e as tarifas a serem cobradas, de modo a permitir contribuições da sociedade organizada antes da entrada em operação do sistema *Free flow*.

#### **Da Tarifa**

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

4.31. A Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é fixada em patamares tarifários menores durante o período de transição (três primeiros anos do projeto) em 3 degraus tarifários. A TKM atual é de R\$ 0,1056. A TKM do ano 1, a partir do 6º mês, corresponde a R\$ 0,1426. Os patamares de aumento tarifário acordados são de 35%, 35% e 16,4%, resultando em tarifas de R\$ 0,1924 no 18º mês; e R\$ 0,2240 no 30º mês (data base março/23).

4.32. Salienta-se que as TKM que constam do MEF são distintas, pelo fato de o MEF apresentar TKM por ano-concessão. Assim sendo, as TKM acima descritas, a serem praticadas durante a fase dos patamares tarifários, correspondem a valores médios: por exemplo, o patamar do ano 1, de R\$ 0,1241, corresponde à média de R\$ 0,1056 e R\$ 0,1426.

4.33. Após a incidência dos três Degraus Tarifários e das reclassificações tarifárias dos 4º a 15º anos a TKM será de R\$ 0,2811 para os anos finais.

4.34. A tarifa de pedágio somente será aumentada por meio dos Degraus Tarifários caso a Concessionária demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de

execução de obras e serviços prevista no PER para o período da sua incidência, apurado pela ANTT. Entre 90% e 100% de cumprimento das referidas obrigações, a alteração da tarifa seguirá a proporcionalidade prevista na regra de reclassificação tarifária.

4.35. Conforme estudos comparativos apresentados pela INFRA S.A, a tarifa de pedágio alcançada no consenso (TKM homogênea, tarifa média sem degraus tarifários de R\$ 0,2366) é menor que a prevista no EVTEA preliminar entregue pela INFRA S/A na data-base julho 2023 (R\$ 0,2409, Anexo 7).

4.36. Foi adotada a sistemática de reclassificação tarifária para acréscimo da tarifa de forma vinculada à execução de obras, aderente ao previsto na Portaria MT 995/2023. A sistemática considerará o conjunto de obras concluídas entre os 3º e 14º anos, e seus efeitos financeiros se darão na revisão ordinária subsequente ao término do conjunto de obras. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

4.37. A Tarifa de Pedágio será revista e reajustada nos termos do Termo Aditivo de modernização.

4.38. Foi revertida à modicidade tarifária o valor equivalente a 0,75% 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.

#### **Da Alteração do Prazo Contratual**

4.39. Atendendo à modicidade tarifária, à necessidade de amortização de investimento e financiabilidade do projeto, para manutenção do novo equilíbrio do contrato, as partes consentem em alterar o prazo contratual de forma a totalizar 22 (vinte e dois) anos, contados a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de modernização do contrato.

4.40. As partes acordam que não será admitido novo pedido de relicitação do contrato e/ou prorrogação desse novo prazo, com exceção dos casos expressamente previstos no Termo Aditivo.

#### **Das Modernizações Regulatórias**

4.41. 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 e seus anexos (Anexo 3), na minuta do PER (Anexo 2), e estão refletidas nos valores de tarifas calculados pela MEF (Anexo 1), cujas principais inovações são assim resumidas:

- a) Nova matriz de riscos com nova distribuição de riscos entre o poder concedente e

concessionária, para os riscos mais relevantes: cambial, demanda, insumos, geotécnicos, desapropriação e desocupação, licenciamento ambiental, extraordinários (insumos e demanda) e residuais;

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

c) Estabilidade tarifária e regulatória, com foco na utilização de contas vinculadas para a constituição de reserva de contingência, fatores paramétricos de reequilíbrio incidentes sobre a alíquota de recursos vinculadas e a concentração de efeitos sobre a tarifa nas revisões quinquenais;

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

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

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

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

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

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

j) Introdução dos Descontos Básicos de Tarifa (DBT) de 5% por uso de *tags* de pagamento automático e Descontos de Usuário Frequente (DUF) progressivos 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 (reforma das edificações da PRF);

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

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

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; e

o) Implementação de sistema *Free Flow* em determinados trechos da rodovia, prestigiando a modicidade tarifária em decorrência do aumento da base pagamento e aprimorando a experiência dos usuários com uma cobrança mais justa e mais célere.

### **Do Período de Transição e do Processo de extinção antecipada consensual**

4.42. 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.

4.43. 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).

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

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

4.46. 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.

4.47. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será apresentada defesa pela concessionária em 15 dias, e a ANTT terá 15 dias para manifestação

acerca de arquivamento em caso de ausência de nexo de causalidade para a instauração do processo. Findo este prazo sem que tenha havido o arquivamento pela ANTT, será instaurado pela ANTT processo de extinção antecipada consensual da concessão, de forma imediata, independentemente da avaliação de culpa, salvo caso fortuito ou força maior, fato da administração ou fato de terceiros, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes. O rito será sumário, com prazo máximo de 120 dias, a ser regulamentado no Termo Aditivo de modernização.

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

4.49. 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.

4.50. Em sendo o caso de extinção antecipada consensual, e após decisão da Diretoria Colegiada da ANTT caberá à ANTT propor ao Ministério dos Transportes a declaração da extinção do contrato, para que no prazo de 10 dias autorize a extinção antecipada.

4.51. 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.

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

4.53. 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.

4.54. Até o encerramento do Período de Transição, o Poder Concedente não interromperá os estudos já contratados para viabilizar um eventual novo leilão, valores reais de R\$ 3,99 milhões que deverão ser ressarcidos pela Concessionária concomitantemente à assinatura do Termo Aditivo.

4.55. Referente à continuidade da elaboração do estudo da BR-101/RJ, as fases que dependam de publicação, tais como abertura ou fechamento de Audiência Pública, aprovação dos estudos ou aprovação dos Planos de Outorga, ou envio ao TCU, somente serão formalizadas após o encerramento do processo competitivo, com o objetivo de afastar eventual prejuízo à competitividade ocasionada com assimetria de informações.

4.56. 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).

4.57. 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.

4.58. Após o 3º ano, encerrado o período de transição, passarão as ser aplicadas as regras ordinárias estabelecidas pelo Termo Aditivo de modernização até o prazo final de vigência do contrato.

4.59. 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**

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

4.61. As Partes aceitam, para fins de solução consensual, os valores calculados de forma negocial, observada a metodologia descrita no Relatório da CSC, que o valor da venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador da SPE, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 700 milhões (data-base dez/24).

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

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

a) A SPE renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo judicial nº 1017474-20.2019.4.01.3400) 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, com valor pleiteado pela Concessionária, conforme detalhado no Anexo 5;

b) A SPE renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo judicial nº 1023714-25.2019.4.01.3400) visando anular a redução tarifária aprovada pela ANTT na Deliberação n. 813 da Diretoria Colegiada, exclusivamente na parte que determinou a aplicação do Acórdão 290/2018-TCU-Plenário (Lei dos Caminhoneiros);

c) A SPE renuncia às ações anulatórias referentes a Processos Administrativos Sancionadores transitados em julgado e inscritos em dívida ativa, que totalizam o valor

aproximado R\$ 18,3 milhões, conforme valores informados pela Concessionária; e

d) A SPE renuncia a eventuais valores decorrentes de pleitos administrativos de reequilíbrio econômico-financeiro, relacionados no Anexo 5 no valor de R\$ 101.904.501,53 (data base dezembro/24).

4.64. Foram identificados os seguintes passivos: TAC multas; Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas parceladas junto a ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; excedente tarifário; dívida junto ao mercado; debêntures; processos administrativos e judiciais em esferas cíveis, trabalhistas, ambientais e de outras naturezas, detalhados a seguir.

4.65. Os passivos referentes ao TAC multas; Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas parceladas junto a ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; excedente tarifário; e dívida junto ao mercado permanecem sob responsabilidade da SPE, 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.

4.66. A concessionária possui debêntures emitidas, no valor total estimado de R\$ 1.429.536.442,00, sendo o valor principal de R\$ 890.134.187,00 e juros de R\$ 539.402.255,00 (data base dez/24), cujo único debenturista é seu acionista controlador. Em caso de transferência do controle acionário da SPE 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 SPE anteriormente a 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. Do TAC Multas e dos Processos Administrativos Sancionadores (PAS) em trâmite

4.67. Sobre o TAC Multas, celebrado em 05 de janeiro de 2024, no valor de referência de R\$ 209.707.672,50, sobre o qual incidiu o desconto de 40%, nos termos da Resolução ANTT nº 5.823/2018, resultando no valor de R\$ 125.824.603,50, 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\$ 131.062.059,65 (dezembro/2024).

4.68. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, as partes identificaram 10 processos ativos, no valor de R\$ 49.112.600,00 (posição de 30/04/2024), e que desse total R\$ 20.000.000,00 são passíveis de anulação, resultando como somatório das penas pecuniárias decorrentes dos PAS o montante de R\$ 29.112.600,00. Pactuou-

se aplicar um desconto de 40%, em analogia ao previsto na Resolução ANTT nº 5.823/2018, acordando-se o valor estimado de R\$ 17.872.795,12 (dezembro/2024), com o mesmo critério de atualização do TAC-multas.

4.69. A ANTT se compromete a suspender o TAC Multas e os PAS identificados no Anexo 5 durante o período de transição, como mecanismo de incentivo ao cumprimento das metas estabelecidas. As partes acordam que cumpridas as condições expressas no Termo Aditivo de modernização, o TAC Multas e os PAS suspensos serão definitivamente extintos. No caso de descumprimento das obrigações assumidas no período de transição que causem extinção antecipada contratual, os valores correspondentes ao TAC Multas e PAS ativos serão deduzidos do valor da indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou não depreciados.

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

4.71. A SPE 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

4.72. Existem 08 (oito) multas com a União que totalizam o valor estimado de R\$ 25.433.642,60 (dezembro/2024). Todas essas multas estão transitadas em julgado no âmbito administrativo, e, desse total, R\$ 12.380.289,80 se referem a 03 (três) multas já inscritas em dívida ativa, R\$ 12.388.491,21 se referem a 04 (quatro) multas não inscritas em dívida ativa, e R\$ 3.922.994,64 se refere a 01 (uma) multa em parcelamento administrativo, sendo saldo remanescente estimado de R\$ 664.861,59 (dezembro/24).

4.73. Todas as ações judiciais anulatórias das multas inscritas em Dívida Ativa e multas transitadas em julgado, relacionadas no Anexo 5, serão extintas após petição de renúncias à pretensão apresentadas pela concessionária no prazo de 30 dias, contados da homologação do resultado do processo competitivo.

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

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

4.76. Independentemente da troca de controle acionário este valor permanece na SPE. 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 do contrato.

4.77. A SPE 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 do contrato.

4.78. Existem dois processos administrativos em trâmite perante a ANTT (processo nº 50505.046230/2018-40 e processo nº 50505.006720/2019-94), cuja penalidade é advertência, que a SPE se compromete a pedir desistência dos recursos administrativos interpostos.

#### Das Multas parceladas junto a ANTT

4.79. As partes acordam que existe uma multa parcelada junto a ANTT. A manutenção do atual controlador ou a substituição por um novo controlador que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a responsabilidade da SPE pela multa parcelada existente.

#### Excedente tarifário

4.80. As Partes acordam que o valor estimado do excedente tarifário é de R\$ 372.267.271,90 (projeção de dezembro/2024), sendo a partir desta data reajustado exclusivamente pela variação do IPCA, ou seja, interrompendo a contagem do valor do excedente, não havendo diferenciação entre tarifa praticada e calculada no âmbito da relicitação. O montante será considerado exclusivamente para desconto do valor de indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, em caso de extinção antecipada do contrato ao longo de sua vigência.

#### Da dívida junto ao mercado

4.81. 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 SPE junto ao mercado, podendo repactuá-la ante as novas condições do contrato modernizado.

4.82. De acordo com o balancete de dezembro/23, o saldo devedor da dívida é de R\$ 220.251.412,00.

4.83. O valor estimado de R\$ 110.724.495,00 (dezembro/2024) foi considerado para fins de cálculo do valor de venda da SPE em caso de troca de controle.

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

#### De outros passivos da União, cíveis, trabalhistas e ambientais

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

4.86. Foram identificados os processos cíveis, trabalhistas e de outras naturezas conforme descritos no Anexo 9, que contém as principais informações sobre cada um deles, tais como partes envolvidas, objeto, andamento processual atualizado, valor envolvido, entre outras.

4.87. Estes valores foram trazidos pela Autopista Fluminense S/A e estarão abertos à verificação de eventuais interessados no processo competitivo por meio de *due diligence*.

### **Do Processo Competitivo**

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

4.89. 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 AFL 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.

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

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

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

c) Impor-se-á o pagamento pelo vencedor do processo competitivo de R\$ 700 milhões, na data-base de dezembro de 2024, como condição para a transferência do controle com a venda integral das ações da SPE ao novo entrante, juntamente com os demais pagamentos e ressarcimentos previstos no edital;

4.91. A concessionária se compromete a disponibilizar todas as informações necessárias ao mercado acerca da SPE, seguindo as regras típicas de um processo de M&A (*Merges and Acquisitions* ou Fusões e Aquisições), informações sobre a saúde econômico-financeira do ativo, compromissos assumidos e credores existentes, além de permitir a realização de *due diligence* pelos interessados, 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 no âmbito do *sandbox* regulatório.

4.92. A AFL 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, relicitação e dos trabalhos de Comissão de Solução Consensual, que serão detalhados no Edital de Processo Competitivo.

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

4.94. 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.

4.95. O edital e TA poderão sofrer ajustes baseados e fundamentados nas contribuições recebidas, desde que não contraponham as condições estabelecidas neste TERMO. A ANTT definirá prazo e processo de oitiva da sociedade.

4.96. 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.

4.97. Será admitida a participação do grupo controlador atual da concessionária no certame, podendo também participar de viva-voz aberto em caso de ofertas de interessados pelo ativo. Visto a novidade da solução desenvolvida, as partes acordaram que não haverá condição de distanciamento (*range*) entre as propostas ofertadas, sendo permitido o repique sem limitação.

4.98. Dada a complexidade do assunto e o alto grau de inovação, a Comissão decidiu que o processo competitivo será estruturado em um ambiente regulatório experimental, utilizando o conceito de *sandbox* regulatório da ANTT, conforme definido na Resolução ANTT 5.999/2022.

4.99. A solução regulatória a ser testada se refere exclusivamente ao processo competitivo, enquanto os ajustes contratuais estão vinculados às definições da CSC. Assim, as definições especificamente acerca dos trâmites do procedimento competitivo podem vir a ser alteradas pelos subsídios recebidos no *sandbox*, e podem ser ajustados antes da publicação do edital.

4.100. A ANTT e a SPE consentem em condicionar a assinatura do Termo Aditivo ao encerramento do Processo Competitivo.

4.101. 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 AFL fica obrigada a assinar o termo aditivo de repactuação nos termos pactuados por esta CSC.

4.102. O grupo controlador da concessionária, Arteris S/A, se obriga a vender a integralidade de

suas ações ao vencedor do processo competitivo, adotando as medidas legais, estatutárias e cartorárias cabíveis, mediante o recebimento efetivo do valor de venda.

4.103. 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 AFL estipulados neste TERMO, no TA e nos documentos do Processo Competitivo.

4.104. As obrigações aqui identificadas e que permanecerão como responsabilidade da SPE são: as multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente (Anexo 5), a dívida financeira junto ao mercado e passivos cíveis, trabalhistas e ambientais (Anexo 9).

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

## **5. DA PUBLICIDADE**

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

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

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

5.4. A ANTT deverá realizar procedimento que permita, tal como uma consulta pública, a divulgação para a sociedade, de, no mínimo, as seguintes informações: (a) dos parâmetros e disposições do termo aditivo de modernização do contrato a ser celebrado, incluindo as mudanças ocorridas quanto aos pontos de cobrança de pedágio adicionais, na modalidade Free Flow; e (b) dos procedimentos a serem adotados no processo competitivo para a eventual transferência do controle societário da concessionária atual.

5.5. 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.

5.6. 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.

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

5.8. 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 SPE renúncia expressamente, de forma integral, definitiva e irretratável, a todos os processos administrativos e judiciais existentes, listados no Anexo 5, 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 AFL, como responsável única e exclusivamente em relação às obrigações descritas nos subitens 4.65 e 4.101.

7.5. As renúncias referidas na cláusula 2.6, “c”, 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 buscará alinhamento prévio com a Arteris S/A acerca de termos instituídos pelo Edital, anteriormente a sua publicação.

7.7. 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.

7.8. 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 foi expedita.

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

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

## **8. RELAÇÃO DE ANEXOS**

8.1 Integram este TERMO os seguintes anexos:

Anexo 1 – Modelagem Econômico-Financeira (MEF)

Anexo 2 – PER proposto

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

Anexo 4 – Diretrizes sobre o Processo Competitivo

Anexo 5 – Haveres e Deveres

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

Anexo 7 – Relatório da Infra S/A

Anexo 8 – Projeção de Crescimento de demanda de tráfego Anexo 9 – Processo  
gerais relacionados à SPE

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, 31 de julho de 2025.

\_\_\_\_\_  
UNIÃO FEDERAL  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

\_\_\_\_\_  
AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

\_\_\_\_\_  
AUTOPISTA FLUMINENSE S/A

\_\_\_\_\_  
ARTERIS S/A

\_\_\_\_\_  
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Testemunha: \_\_\_\_\_

Testemunha: \_\_\_\_\_