

1.1 - Histórico do emissor

A SIMPAR S.A. foi constituída em 2005, com a denominação de Julio Simões Participações S.A., e era uma holding de investimentos da Família Simões, que controlava diretamente a JSL S.A.

Em 05 de agosto de 2020, foi aprovada a reestruturação societária do Grupo JSL. A reestruturação societária compreendeu a (i) incorporação da totalidade das ações de emissão da JSL S.A. pela SIMPAR S.A. e (ii) cisão parcial da JSL com incorporação da parcela cindida pela SIMPAR. Com isso, a SIMPAR substituiu a JSL como holding do Grupo com capital aberto na bolsa de valores e a JSL se tornou uma empresa focada em suas atividades operacionais exclusivas de logística – listada no Novo Mercado da B3.

A SIMPAR é uma holding que controla e administra oito negócios independentes que atuam nos setores de logística e mobilidade no Brasil, com presença diversificada na economia real. Desde sua fundação, em 1956, o Grupo atua no desenvolvimento de um vasto portfólio de serviços, respeitando a disciplina da estrutura de capital e de retorno. Atualmente, a SIMPAR controla as seguintes empresas: **JSL** (portfólio integrado de serviços logísticos e líder em logística rodoviária no Brasil), **Movida** (segunda maior locadora de automóveis e gestão e terceirização de frotas no Brasil), **Vamos** (líder na locação de caminhões, máquinas e equipamentos no Brasil), **Automob** (maior e mais diversificado grupo de concessionárias de veículos leves e pesados no Brasil), **CS Infra** (concessões de infraestrutura e serviços), **Ciclus Ambiental** (gestão e valorização de resíduos e saneamento), **CS Brasil** (serviços logísticos e de mobilidade para o setor público e empresas de economia mista) e **BBC** (banco que contribui com o desenvolvimento do grupo SIMPAR).

A SIMPAR possui como propósito a preservação dos valores, do modelo de gestão e das práticas de governança que promovam geração de valor sustentável aos acionistas, clientes e sociedade por meio do direcionamento e controle da execução dos planos de negócio de suas controladas e do desenvolvimento de novos negócios. Nosso modelo de gestão foi construído ao longo de mais de seis décadas e tem como principal pilar o diferencial de Gente capacitada à frente de negócios independentes, com metas e diretrizes claras, alinhadas por uma cultura sólida e valores compartilhados.

JSL

A JSL é a maior companhia de logística rodoviária do País desde 2002, segundo a revista Transporte Moderno.

Com 68 anos de história e com o maior e mais integrado portfólio de serviços logísticos do Brasil, a JSL - listada no Novo Mercado da B3 e integrante do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) - oferece serviços customizados com contratos de longo prazo e capilaridade única de bases operacionais para 16 setores da economia no Brasil e outros oito países: no Chile, Argentina, Uruguai, Bolívia, Paraguai, África do Sul, Gana e Peru. A companhia opera tanto no modelo asset heavy (intensivo em ativos e mão de obra), quanto no modelo asset light (leve em ativos). A JSL presta serviços por meio das seguintes linhas de negócios: 1) operações de logística dedicada, 2) transporte rodoviário de Cargas, 3)

serviços de armazenagem e 4) distribuição urbana.

A JSL realizou, desde sua reorganização societária em 2020, oito aquisições estratégicas, tendo por objetivo intensificar a consolidação do mercado logístico Brasileiro, o qual é bastante fragmentado, ampliando sua diversificação em diferentes setores, clientes e contratos. Atualmente, controla as seguintes empresas: Fadel, Transmoreno, TPC, Rodomeu, Marvel, Truckpad, IC Transportes e FSJ Logística.

MOVIDA

A Movida é a segunda maior locadora de automóveis no Brasil em termos de tamanho de frota e receita. A empresa está listada no Novo Mercado da B3 desde 2017 e integra o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE). É, ainda, a primeira locadora de capital aberto no mundo a obter a certificação Empresa B – um atestado do compromisso da Companhia com a geração de impacto positivo e benefícios para o negócio e todos os seus públicos de relacionamento.

As operações de locação de veículos da Movida são realizadas a partir de duas linhas de negócio – RAC e GTF – integradas pelo permanente processo de renovação de sua frota operacional, com a desmobilização de seu ativo e consequente venda desses veículos.

O foco em inovação, conveniência e excelência para clientes levou, nos últimos anos, a investimentos em ampliação das lojas de aluguel de carro e seminovos. Em 31 de dezembro de 2024, a frota da Movida detinha uma frota de 268 mil veículos e uma extensa rede de atendimento, com 259 lojas para locação de veículos localizados estrategicamente em todos os estados brasileiros e 89 lojas para venda de veículos seminovos.

VAMOS

A Vamos é a empresa líder em frota e faturamento em um segmento em estágio inicial de desenvolvimento no Brasil. A empresa está listada no Novo Mercado da B3 desde 2021, e integra o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE). Os negócios abrangem dois segmentos: 1) locação de caminhões, máquinas e equipamentos e 2) customização, industrialização e transformação de caminhões. Eles abrangem soluções para renovar, modernizar e gerenciar ativamente a frota e os processos de clientes de diferentes indústrias, com especial força no agronegócio e em setores da indústria de base, contribuindo para a melhoria de resultados das empresas e a renovação de frota. Em 31 de dezembro de 2024, a Vamos contava também em seu modelo de negócios com a desmobilização de seu ativo operacional, por meio de 18 pontos próprios sob a marca Vamos Seminovos e mais e 70 parceiros em todo território nacional.

O principal negócio da Companhia é a locação de caminhões, máquinas e equipamentos de longo prazo (na grande maioria - caminhões com contratos de prazos em média de 60 meses ou mais) com serviços que asseguram a disponibilidade da frota para seus clientes, viabilizando, assim, uma maior produtividade com menor número de ativos. Ao final de 2024, de acordo com o Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos, divulgado em 2025 pela

ABLA, a frota de caminhões em locação no Brasil totalizou 59,7 mil veículos pesados (caminhões, ônibus e micro-ônibus), de um total de aproximadamente 2,2 milhões de caminhões. No mesmo período, a frota da Companhia correspondia a 40,5 mil ativos, incluindo caminhão-trator, caminhões, implementos, veículos utilitários e ônibus. Dessa forma, é possível concluir que o *market share* da Companhia está em aproximadamente 68%. A estrutura operacional da Vamos inclui uma rede de cerca de 6 mil oficinas credenciadas em todo o Brasil para fornecer serviços de manutenção eficientes aos seus clientes e garantir a disponibilidade dos ativos locados. A rede de lojas da Vamos permite atender seus clientes em todo o Brasil com o suporte de sistemas e aplicativos desenvolvidos, como o Portal do Cliente, que fornece controle e garantia de qualidade dos serviços que presta.

AUTOMOB

Atuamos no segmento de concessionárias de máquinas e veículos novos e usados por meio da Automob, marca que foi criada em 2022 com o intuito de consolidar as atividades de comercialização de veículos leves da SIMPAR, desenvolver e aperfeiçoar a gestão e a governança desse negócio e manter a independência das suas marcas e concessionárias. O Grupo atua na comercialização de veículos leves desde 1995, por meio da concessionária Original.

A Automob é a maior empresa deste segmento, possuindo a maior quantidade de lojas e portfólio de marcas. Em 31 de dezembro de 2024, a Automob operava um total de 132 para a comercialização de veículos leves, 60 lojas concessionárias para veículos pesados, sendo 20 lojas para caminhões novos e seminovos e 40 concessionárias de máquinas e equipamentos. Estas lojas estão localizadas nas 5 regiões do Brasil.

Em 31 de dezembro de 2024, após a aprovação dos órgãos reguladores e o cumprimento das condições precedentes estabelecidas, foi consumada a reorganização societária de empresas do Grupo SIMPAR: Vamos Comércio de Máquinas Linha Amarela S.A., Vamos Locação de Caminhões, Máquinas e Equipamentos S.A. e Automob S.A.. A reorganização societária resultou na combinação dos negócios de concessionárias de veículos leves e pesados do Grupo SIMPAR, e a Automob Participações S.A. se tornou o maior grupo de concessionárias de veículos leves e pesados, máquinas e equipamentos do Brasil.

Negócios de Veículos Leves

A Automob opera no segmento “Veículos Leves” por meio das seguintes marcas: (i) Original Veículos, (ii) AR Motors, (iii) T-Drive, (iv) Euro Import; (v) Autostar; (vi) Green Veículos; (vii) Alta; (viii) Best Points (H-Point, R-Point e Sonervig); (ix) Quality e (x) SeuCarro.com. Ao todo, em dezembro de 2024, a Companhia atuava por meio de 132 lojas concessionárias de veículos leves em seu portfólio representando 27 marcas.

A atuação no segmento de veículos leves começou em 1995 por meio da aquisição da Original Autos, que foi a base para a criação da AUTOMOB, que posteriormente se expandiu através de novas aquisições e pela aceleração do crescimento orgânico. O crescimento foi moderado até 2021, quando iniciou uma expansão significativa por meio de aquisições

estratégicas. Em novembro de 2021, a antiga Automob S.A. adquiriu a UAB Motors, ampliando sua presença com sete novas marcas em 11 municípios. Em dezembro, incorporou a rede Sagamar, agora chamada Original Maranhão, expandindo seu portfólio com 12 novas marcas e 14 lojas.

No primeiro semestre de 2022, duas novas redes foram integradas: Autostar, especializada em veículos de luxo, e o Grupo Green, uma das principais redes Volkswagen em São Paulo. Em 2023, a expansão continuou com cinco novas concessionárias, incluindo marcas como BYD e Great Wall Motors. Em 31 de julho de 2023, a aquisição da Nova Quality trouxe duas concessionárias Toyota, fortalecendo a presença no setor de leves. Em outubro, adquiriu os grupos Alta e Best Point, adicionando mais 17 lojas.

Negócios de Veículos Pesados

A AUTOMOB atualmente opera no segmento “Veículos Pesados” por meio de suas controladas, sendo elas: (i) Transrio Caminhões, Ônibus, Máquinas e Motores Ltda., (ii) Tietê Veículos Ltda., (iii) Vamos Comércio de Máquinas Agrícolas Ltda., (iv) Vamos Máquinas e Equipamentos S.A., (v) DHL Distribuidora de Peças e Serviços Ltda., e (vi) HM Comércio e Manutenção de Empilhadeiras Ltda. Ao todo, até dezembro de 2024, a AUTOMOB atuava por meio de 60 lojas concessionárias de veículos pesados em seu portfólio representando 5 marcas, dentre as quais Komatsu, Valtra, HM, Fendt e Volkswagen.

No segmento de pesados, a SIMPAR iniciou sua atuação em 2007 com a compra da Transrio no Rio de Janeiro. Em 2023, a AUTOMOB ampliou sua atuação com a aquisição da Tietê Veículos, tornando-se a maior operação VW/MAN do Brasil. Em 2024, eram 20 lojas que vendem caminhões novos e seminovos, além de peças, acessórios e serviços de manutenção (16 lojas Transrio e 4 lojas Tietê) distribuídas em 5 estados do Brasil (Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Tocantins, Mato Grosso e Sergipe).

Em 2017, expandiu para o setor agro com a aquisição da rede Valtra no Paraná. Em dezembro de 2020, a AUTOMOB assinou o contrato com o Grupo AGCO para ser concessionária da marca FENDT, fabricante alemã de tratores e máquinas agrícolas, mundialmente reconhecida em tecnologia para o universo do agronegócio. Em 2023, incorporou a operação DHL Tratores da Valtra. Em 2024, a AUTOMOB possuía 34 lojas das marcas Valtra e FENDT distribuídas pelos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná.

Em dezembro de 2019, após realização de processo seletivo, a AUTOMOB foi escolhida concessionária da marca Komatsu, empresa japonesa de máquinas e equipamentos para as regiões de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, ampliando seu portfólio de atuação com novos produtos e setores da economia, com abertura de nossa primeira loja de seminovos em Cuiabá. Em 2024, a AUTOMOB possuía 6 lojas das marcas Komatsu e HM.

Em 2024, a AUTOMOB passou a representar a marca Bomag, incluindo equipamentos de compactação em seu portfólio.

CS INFRA

A CS Infra foi criada em 2021 e atua no segmento de concessões públicas de infraestrutura, atuando nos serviços: Portuário, Rodoviário e Mobilidade Urbana. Suas controladas são: CS Portos, CS Rodovias, CS Mobi, com participação também no BRT Sorocaba.

A CS Infra é uma holding com atuação robusta e diversificada e com potencial para atuar em

múltiplas concessões de escopos distintos, bem como usufruir de novas avenidas de crescimento e possíveis investimentos da área de concessões de infraestrutura com foco na prestação de serviços de longo prazo e oportunidades “brownfield”.

Em 30/12/2022, as concessões Grãos do Piauí Concessionárias de Rodovias (“CS Rodovias”), ATU12 Arrendatária Portuária e ATU18 Arrendatária Portuária (“CS Portos”) obtiveram todas as anuências e foram transferidas da CS Brasil para a CS Infra. No dia 14 de março de 2025, a CS Infra venceu o leilão da concessão de rodovia do lote 5 no estado do Mato Grosso. Em 13 de Março de 2025, a CS Infra venceu o leilão de concessão dos terminais de ônibus do Bloco Leste, na cidade de São Paulo. Em ambos os casos, a CS Infra aguarda a assinatura dos contratos de concessão.

CICLUS AMBIENTAL

A Ciclus Ambiental foi criada em 2024 para consolidar os negócios existentes e futuros do Grupo SIMPAR no setor de gestão e valorização de resíduos e saneamento. A constituição da Ciclus Ambiental teve como objetivo potencializar a criação de valor em um segmento promissor no Brasil, caracterizado por contratos de longo prazo, receitas resilientes, previsíveis e rentabilidade adequada dentro de um contexto regulatório favorável e com elevadas barreiras de entrada.

A Ciclus Ambiental está presente em duas das principais capitais do Brasil, por meio de sua subsidiária integral Ciclus Rio, maior centro de tratamento de resíduos da América Latina, que recebe todo resíduo urbano residencial da cidade do Rio de Janeiro (RJ), e por meio da participação na Ciclus Amazônia, no Belém (PA). Entre os principais serviços oferecidos estão: serviços de coleta, varrição, transbordo, gestão de resíduos urbanos e industriais, entre outras atividades.

CS BRASIL

Por meio da CS Brasil atuamos na prestação de serviços para o setor público e empresas de capital misto, prestando serviços de gestão e terceirização de frotas de veículos leves e pesados, incluindo a gestão completa do serviço, customização, manutenção e operação da frota, com ou sem motorista, por meio de contratos de prazos longos e de natureza diversificada. Embora menos relevante, atua também em serviços de limpeza urbana e transporte municipal de passageiros.

A CS Brasil foi pioneira na criação de uma sala de licitações monitorada, com acesso seguro e controlado, na qual o processo licitatório é validado e monitorado por auditores externos (Baker Tilly). A CS Brasil também foi pioneira no desenvolvimento de um portal de transparência, com informações atualizadas sobre todos os seus convênios vigentes, reforçando os critérios de excelência em gestão, rastreabilidade, conformidade, governança e transparência nos negócios.

Banco BBC

Por meio do Banco BBC, a SIMPAR atua no setor de serviços financeiros, que contribui com os

clientes de todos os negócios do grupo SIMPAR, por meio da oferta de opções de financiamento e leasing para veículos leves e pesados, além de conta digital aos colaboradores e motoristas profissionais, utilizando-se do benefício de escala e geração de novos negócios.

Em 16 de dezembro de 2021, o Banco Central do Brasil aprovou a criação de carteira de Banco Múltiplo, permitindo a ampliação da atuação do Banco BBC por meio da oferta de serviços financeiros adicionais e complementares ao ecossistema de atuação da SIMPAR, incluindo produtos como crédito direto ao consumidor - CDC, crédito pessoal, conta corrente, floor plan, capital de giro e antecipação de recebíveis.

1.2 - Descrição das principais atividades do emissor e suas controladas

Em agosto de 2020, foi aprovada a reorganização societária pelos até então acionistas minoritários do Grupo JSL e a SIMPAR se tornou a controladora do Grupo. Com isso, a atividade de holding, que até então era realizada pela própria JSL, passou a ser exercida pela SIMPAR, que assumiu a participação direta nos negócios operacionais.

A SIMPAR é uma holding que controla e administra oito empresas líderes ou em posição de destaque nos segmentos de atuação: JSL, Movida, Vamos, AUTOMOB, CS Infra, Ciclus Ambiental, Banco BBC e CS Brasil.

A SIMPAR possui como propósito a preservação dos valores, do modelo de gestão e das práticas de governança que promovam geração de valor sustentável aos acionistas, clientes e sociedade por meio do direcionamento e controle da execução dos planos de negócio de suas controladas e do desenvolvimento de novos negócios. Nosso modelo de gestão foi construído ao longo de mais de seis décadas de experiência e tem como principal pilar o diferencial de Gente capacitada à frente de negócios independentes, com metas e diretrizes claras, alinhadas por uma cultura sólida e valores compartilhados.

Com relação às companhias controladas pela SIMPAR, destacam-se as seguintes atividades desenvolvidas:

1. JSL

São, há 23 anos, a maior companhia de logística do país com 68 anos de história com o maior e mais integrado portfólio de serviços logísticos do Brasil, de acordo com a Revista Transporte Moderno. Oferecem serviços customizados com contratos de longo prazo e capilaridade única de bases operacionais, são reconhecidos pela qualidade de seus serviços e pela relação de longo prazo com seus clientes, motoristas caminhoneiros e com a nossa gente. Atuam diretamente no processo produtivo e nos principais elos da cadeia de movimentação de matéria prima para fornecimento às indústrias e abastecimento do Brasil e o Mundo.

Os principais serviços do portfólio da JSL são:

Transporte Rodoviário de Cargas: Compreende o deslocamento por meio do modal rodoviário de insumos ou produtos acabados, inclusive veículos novos, da ponta de fornecimento ao seu destino final, ou seja, o escoamento de produtos no sistema “ponto a ponto” através da modalidade de carga completa. O transporte de cargas possui um vínculo com a performance do consumo e movimentação de mercadorias no país para consumo interno ou exportação. Os principais setores atendidos pelo transporte de cargas são Alimentos e Bebidas, Automotivo, Bens de Consumo e E-commerce.

Operações de Logística Dedicada: Tem por característica operações em circuito fechado como parte do processo produtivo do cliente com alto nível de especialização e customização e alto grau de integração tecnológica e monitoramento. Os contratos nesse segmento têm prazos de 3 a 5 anos e envolvem ativos próprios e softwares de monitoramento em tempo real. Inclui logística de commodities, carregamento de matéria-prima e de produto, abastecimento da matéria-prima, escoamento de produtos acabados, movimentação interna e em área portuária, manutenção de estradas e gestão de resíduos. O segmento inclui ainda o fretamento e locação com mão-de-obra para transporte de funcionários dos clientes e a logística interna no ativo do cliente. As operações são dedicadas a performance das commodities e da atividade industrial do país e tem como principais setores de atuação papel e celulose e mineração.

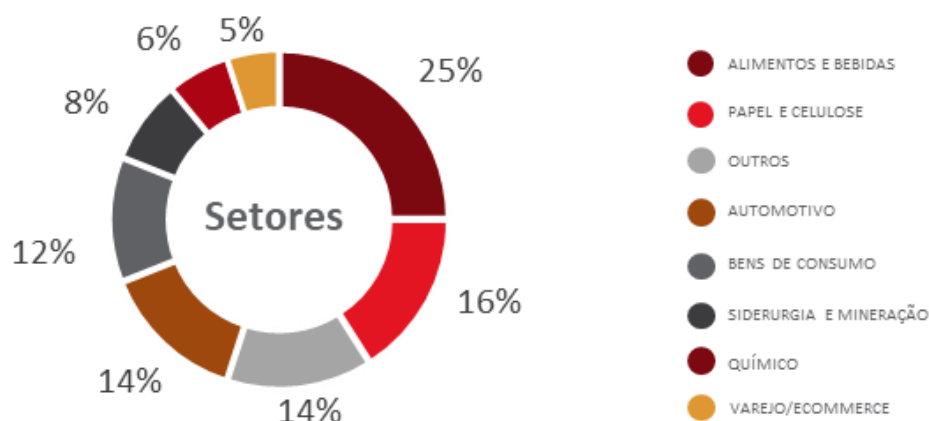
Distribuição Urbana: Distribuição na última milha com abastecimento dos PDVs localizados em grandes centros urbanos, em carga fechada ou fracionada, e gestão e retorno das embalagens. Opera com carga seca, refrigerada ou congelada com controle de temperatura online e realiza saídas e

retornos de/para armazéns operados ou não pela JSL ou direto da indústria para o varejo. O segmento é focado no B2B. A JSL e a FADEL possuem operações de distribuição urbana principalmente nos setores de Alimentos e Bebidas e Bens de Consumo.

Serviços de Armazenagem: Gestão de 1.500.000 m² de armazéns dedicados e multicliente realizando o recebimento, armazenamento seco, refrigerado e congelado, sequenciamento e abastecimento de linha de produção e fornecimento de embalagens e embaladores com sistemas de vendas do cliente conectados à JSL para entrega em até 24h, quando necessário se conectando ao serviço de distribuição urbana. Os serviços de armazenagem estão também conectados com a atividade industrial, o consumo e os fatores macroeconômicos uma vez que sinalizam a necessidade de expansão da oferta de armazéns em localizações estratégicas para distribuição. Os principais setores atendidos pelo segmento são Bens de Consumo e Alimentos e Bebidas.

A JSL tem um relacionamento duradouro com seus clientes, com média de 22 anos de serviços prestados para os 10 maiores clientes da base atual. Adicionalmente temos uma grande diversificação de nossa base de clientes, que conta com mais de 600 clientes com faturamento recorrente, onde o maior cliente em termos de receita representa menos de 10% da receita bruta total de 2024 da JSL e os 10 maiores clientes 37% desta mesma receita. Além disso, a JSL apresenta exposição a 16 setores da economia e detendo 55% de nossa receita atrelada ao varejo e a serviços.

DIVERSIFICAÇÃO DA RECEITA LÍQUIDA DE SETORES (2024)



A JSL, em 31 de dezembro de 2024, possuía mais de 35 mil colaboradores, mais de 34 mil ativos operacionais em sua base. A JSL conta também com mais de 350 filiais, distribuídas em todos os estados brasileiros, além de presença internacional no Bolívia, Chile, Argentina, Uruguai, Paraguai, África do Sul, Gana e Peru. A JSL comporta em suas operações mais de 1.500.000 m² de armazenagem em operações próprias e um Centro Logístico Intermodal.

2. Movida

A Movida é a segunda maior empresa de locação de veículos do Brasil em tamanho de frota e receita dentre as companhias abertas do setor no Brasil, de acordo com a Fitch Ratings em fevereiro de 2024. A Movida cresceu 628,1% desde 2014, passando de 36.875 carros para 268.485 carros em dezembro de 2024.

Além disso, a Movida acredita ser a empresa de locação de veículos mais reconhecida pelos consumidores no quesito inovação, oferecendo soluções que buscam proporcionar uma experiência exclusiva por meio de uma oferta de serviços e produtos diferenciada e alianças estratégicas com

montadoras e concessionárias e locadoras, de acordo com a pesquisa efetuada pela H2R Pesquisas Avançadas.

As operações são realizadas a partir destas duas linhas de negócio – RAC e GTF – integradas pelo permanente processo de renovação de sua frota operacional, com a desmobilização de seu ativo e consequente venda desses veículos seminovos, por meio de pontos próprios, sob a marca Seminovos Movida. Ao fim de 2024, a Movida possuía mais de 268 mil veículos, sendo 122 mil na divisão de RAC e 146 mil de GTF.

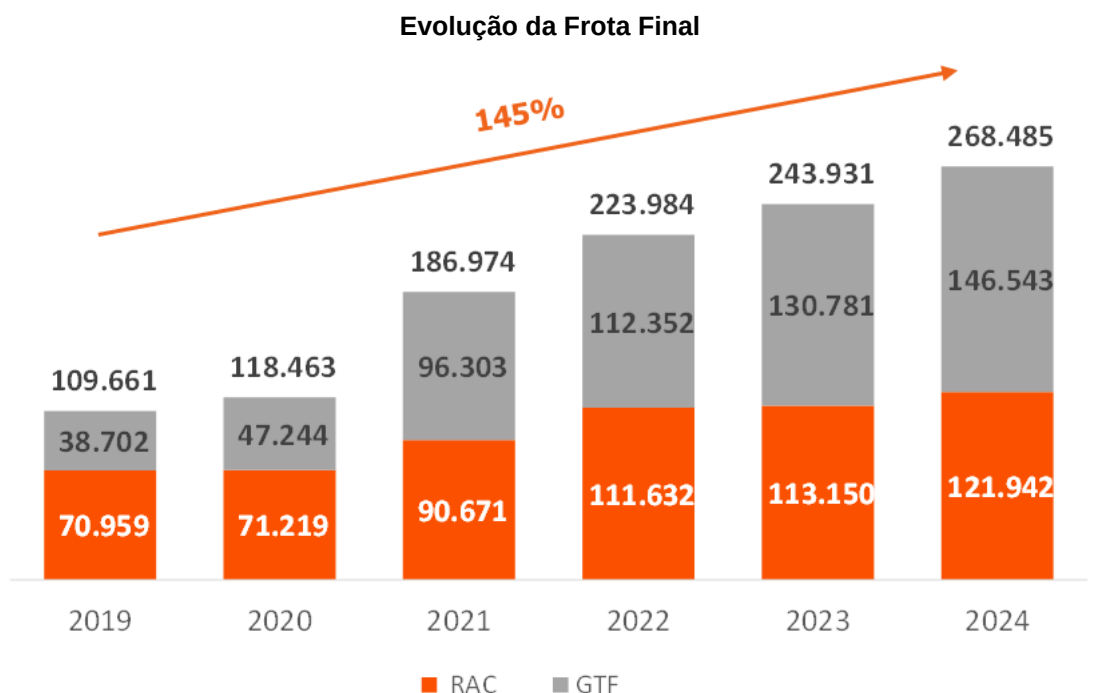
A Movida possui um modelo de negócios moderno e inovador que tem como foco principal o atendimento diferenciado, a qualidade do serviço, a inovação de produtos e a satisfação de seus clientes. Há uma busca constante para introduzir inovações no mercado, como por exemplo a diária de 27 horas e o serviço de pedágio automático para reduzir o tempo dos clientes em filas – web check-in com digitalização do processo da loja, abertura e encerramento de contratos através de tablets, desenvolvimento interno do serviço de assistência 24 horas e rastreadores com criação da SAT, Movida Express com retirada direto na vaga, lançamento de totens de autoatendimento e totens de senha para fila de atendimento. Além disso, a Movida foi a primeira do setor dentre as maiores concorrentes a implementar o pré-pagamento para os clientes no portal de reservas. Dentre os lançamentos que vieram para atender à crescente demanda de aluguel para o uso inteligente com melhor valor agregado e benefício econômico a Movida desenvolveu o mensal flex que é um produto adequado ao cotidiano do cliente com descontos progressivos e que permite compartilhamento e Movida Carro por Assinatura, serviço de carro por assinatura para pessoa física com valor mensal.

As atividades da Movida estão divididas nos seguintes segmentos:

- Segmento de aluguéis de veículos ("rent a car" ou RAC); e
- Segmento de gestão e terceirização de frotas (GTF).

Buscando atuar com frota de veículos de qualidade, com excelente estado de conservação e baixa quilometragem, a Movida mantém permanente processo de renovação de sua frota operacional, com a desmobilização de seu ativo a partir de doze meses contados da respectiva aquisição e consequente venda desses veículos seminovos, principalmente por meio de pontos próprios, sob a marca Seminovos Movida, que envolvem uma variedade de marcas e modelos.

A estratégia de negócios da Movida tem permitido alcançar expressivo crescimento em termos de receita e clientes. As receitas líquidas de prestação de serviços e venda de ativos utilizados na prestação de serviços (receita consolidada) no exercício social de 2024, R\$13.481,3 milhões. Além disso, apresentou lucro líquido de R\$231,5 milhões e EBITDA de R\$4.700,6 milhões no exercício social de 2024. A Companhia apresentou crescente demanda em todas as linhas de negócios, demonstrando sua capacidade de aproveitar as oportunidades existentes no mercado e de agregar novos clientes.



Linhas de Negócios:

Aluguéis de Veículos ou Locação de Veículos ou Aluguel de Carros ou RAC ou “Rent a Car”

O segmento de aluguéis de veículos ou locação de veículos ou aluguel de carros ou RAC – ou “Rent a Car” compreende a prestação de serviços de locação de veículos leves, de forma diária e mensal para pessoas físicas e jurídicas em locais estrategicamente localizados. Tal segmento engloba diversas modalidades contratuais, além de diferentes marcas e modelos de veículos que compõem os grupos de veículos disponíveis para locação. A Movida atende pessoas físicas e jurídicas, diretamente ou por meio de agências de viagem, operadores de turismo e parcerias comerciais. A Movida oferece também veículos às companhias de seguros, que utilizam seus serviços para oferecer veículos reserva aos seus clientes em casos de sinistro ou avarias. Em 31 de dezembro de 2024 a Movida contava com 259 pontos de atendimento em RAC e possuía uma frota total de 121.942 carros.

A Movida preza pela valorização na prestação dos serviços e oferece a todos os seus clientes serviços diferenciados, os quais incluem: (i) diária de veículos de 27 horas no dia da devolução; (ii) atendimento personalizado para empresas com plataforma on-line de multiconveniências B2B; (iii) frota nova e diversificada; (iv) locação Carbon Free neutralizando o CO2 emitido pelos carros; (v) frota equipada com kit multimídia em todas as categorias; (vi) Movida WiFi para carros; (vii) GPS; (viii) serviço de pedágio automático para reduzir o tempo dos clientes em filas – parceria com o Sem Parar; (ix) assistência 24 horas; (x) quilometragem livre; (xi) devolução expressa com assinatura no tablet; (xii) locação jovem (para aqueles com mais de 19 anos); (xiii) Programa de Fidelidade; (xiv) Movida Connect, dentre outros serviços; e (xv) Pré-pagamento, sendo a primeira locadora de carros brasileira a lançar esse serviço aos clientes no portal de reservas. Adicionalmente, para reservas, a Movida disponibiliza diversos canais de atendimento para melhorar a experiência do cliente, como: (i) um call center especializado próprio; (ii) website com autoatendimento e bot; (iii) aplicativo para celular de todas as plataformas digitais/eletrônicas e redes sociais; e (iv) atendimento via WhatsApp.

Gestão e Terceirização de Frotas - GTF

No segmento de Gestão e Terceirização de Frotas - GTF a Movida realiza a prestação de serviços de locação de veículos para pessoa física e clientes corporativos por meio de contratos de longo prazo que variam, na sua maioria, entre 12 e 36 meses de duração. A oferta de serviço engloba o estudo de dimensionamento de frota de veículos, incluindo aquisição, adaptação, locação, manutenção e substituição de veículos avariados e/ou em fim de vida útil. Para a gestão desses serviços, disponibiliza também todo o suporte de documentação, tal como comprovante de pagamento de IPVA e multas e relatórios gerenciais on-line que oferecem transparência e agilidade aos clientes. A Movida oferece diversas modalidades contratuais a seus clientes, que incluem serviços agregados como manutenção corretiva e preventiva, seguro, substituição de pneu, veículos substitutos para período de manutenção, além de variedade de marcas e modelos de veículos.

Em 31 de dezembro de 2024, a Movida possuía em GTF uma frota de 146.543 veículos. Os veículos que a Movida utiliza para atender esse segmento são adquiridos à medida em que os contratos são firmados, visando atender as necessidades específicas de cada um dos seus clientes. A contratação dos serviços da Movida permite que os clientes usufruam dos seguintes benefícios: (i) reduzir a alocação de capital; (ii) focar em suas atividades principais; (iii) eliminar o processo de venda dos ativos e risco do valor residual; e (iv) melhorar o controle de gestão e administração da frota.

Atentos à qualidade do serviço prestado, a Movida disponibiliza uma equipe de Serviço de Atendimento ao Consumidor – SAC voltada especificamente aos clientes de GTF, dando suporte contínuo e respostas às dúvidas e reclamações, priorizando a agilidade na resolução de demandas.

Desmobilização de ativos - Seminovos

Com intuito de permitir a constante, eficiente e rentável renovação da sua frota e fechamento de ciclo do ativo adquirido, a Movida revende seus carros Seminovos de maneira complementar, com pontos de atendimento atualmente presentes em 20 estados e Distrito Federal do Brasil, abrangendo todas as regiões do país, reduzindo o custo com transporte e maximizando o valor de venda. Em 31 de dezembro de 2024, contava com uma estrutura de 89 pontos de revenda denominados “Seminovos Movida”, que proporciona otimização do giro da frota e volume para rentabilizar ainda mais os resultados da Movida.

A decisão de venda de um veículo no varejo ou no atacado baseia-se nas condições de mercado, critérios de quilometragem, condição do veículo no momento da desmobilização e histórico de sinistralidade. A Movida adaptou continuamente a estrutura e quantidade de seus pontos ao número de veículos que estima vender em cada ano. No ano de 2024, o posicionamento estratégico da Movida no segmento de Seminovos aumentou a produtividade por loja por mês. O número de carros vendidos mensalmente aumentou, com um desconto da tabela FIPE menor tanto no atacado como varejo.

O objetivo é rentabilizar cada vez mais as operações, trabalhando na estrutura da força de vendas e trazendo mais inteligência na precificação e distribuição de nosso estoque, com um mix de carros com maior representatividade de carros básicos, veículos de maior liquidez. A Movida mantém acordos comerciais com diversas instituições financeiras brasileiras para que ofereçam a seus clientes opções de financiamento para aquisição de seus veículos. O risco de crédito permanece com a instituição financeira e a Movida se beneficia de uma comissão sobre o financiamento.

3. Vamos

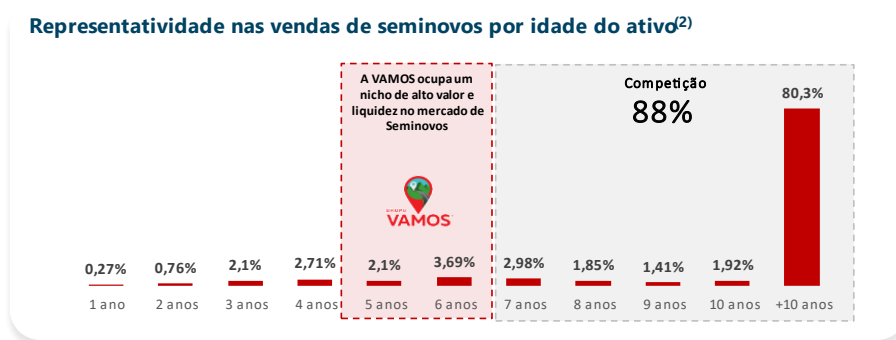
A VAMOS é uma das empresas líderes no setor de locação de caminhões, máquinas e equipamentos do Brasil, com mais de 20 anos de experiência no segmento através da nossa antiga controladora, JSL, e contava com uma frota de 51.604 ativos, em 31 de dezembro de 2024, sendo 40.464 caminhões

e implementos e 11.140 máquinas e equipamentos, representando crescimento de 12,9% em relação ao mesmo período de 2023. Adicionalmente, a VAMOS possui cerca de 1.614 clientes, presentes em diversos setores da economia.

O principal negócio da VAMOS é a locação de caminhões, máquinas e equipamentos de longo prazo (na grande maioria - caminhões com contratos de prazos em média de 60 meses ou mais) com serviços que asseguram a disponibilidade da frota para seus clientes, viabilizando, assim, uma maior produtividade com menor número de ativos.

Em junho de 2024, a VAMOS lançou o produto Sempre Novo, que consiste na locação de ativos usados em ótimo estado conservação, com foco em clientes que não precisam de um caminhão zero km. Os ativos destinados para esse produto são, majoritariamente, os ativos retomados antecipadamente dos contratos. Com o contínuo desenvolvimento da VAMOS, a expectativa é que mesmo ativos com 5 anos, em bom estado de conservação, sejam também atrativos para clientes que poderão alugar ativos usados por mais 2 ou 3 anos. O Sempre Novo é uma importante oportunidade para aumento da taxa de ocupação da frota e otimização do capital já investido.

A VAMOS atua de forma integrada e sinérgica em todos os seus negócios, atuando em todas as frentes de seus negócios (compra, venda, troca, locação e manutenção de seus ativos). Isso é possível, visto que possui uma estrutura operacional com uma rede de oficinas credenciadas em todo o Brasil para atender com eficiência, assegurando a disponibilidade dos ativos locados por seus clientes. O modelo de negócio da VAMOS permite alcançar a maximização no valor da venda dos ativos em sua rede de lojas de seminovos, sendo considerada uma empresa relevante no segmento de veículos de 4 a 8 anos (especialmente de 5 e 6 anos). A VAMOS entrega para seus clientes disponibilidade da frota alugada com redução de custo e com alta rentabilidade para o seu negócio, gerando um ciclo virtuoso. A VAMOS está posicionada em um nicho de escassez de oferta com alta liquidez no mercado de seminovos, conforme indicado abaixo:



Fonte: Relatório Fenabreve²

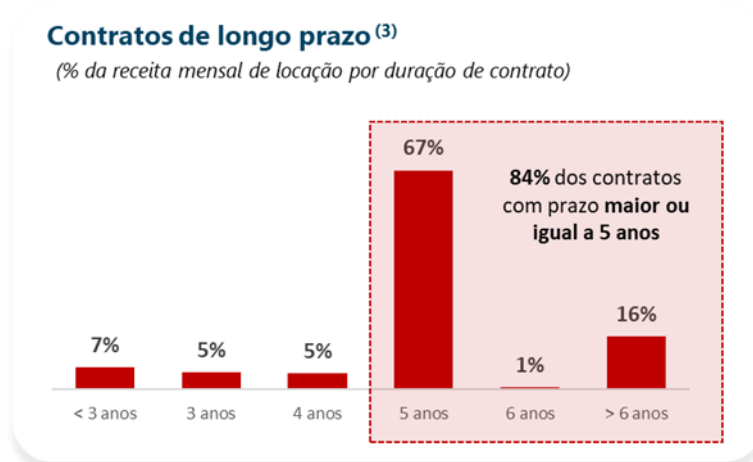
¹De acordo com o Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos, divulgado em 2025 pela Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis ("ABLA"), a frota de caminhões em locação no Brasil totalizou 59,7 mil veículos pesados (caminhões, ônibus e microônibus) ao final de 2024, sendo que, no mesmo período, nossa frota comparável com esse número correspondia a 40,5 mil, incluindo caminhão-trator, caminhões, implementos, veículos utilitários e ônibus.² Disponível em: <http://www.fenabreve.org.br/portalv2/Conteudo/anuarios>.

Atualmente, a VAMOS conta com mais de 6.000 oficinas credenciadas, em rede nacional, para fazer a manutenção dos ativos alugados dos contratos em que o cliente optou pela inclusão do serviço, e, dessa forma, a manutenção fica inteiramente sob responsabilidade da VAMOS. Sendo assim, a VAMOS tem capacidade instalada para atender clientes em todo o território nacional, suportado por sistemas e aplicativos (apps), como, por exemplo, um Portal do Cliente, que asseguram o controle e

qualidade dos serviços.

Hoje a estratégia da VAMOS é desenvolver e prestar serviços que atendam a necessidade dos seus clientes, com foco em entender, atender e encantar, gerando um ciclo virtuoso, com contratos predominantemente de longo prazo e alto índice de renovação (84% dos contratos têm prazo maior ou igual a 5 anos). Com isso, a VAMOS construiu relacionamentos de longo prazo e expandiu seus negócios, sendo o trabalho em equipe o grande diferencial.

Hoje é parte da sua estratégia desenvolver e prestar serviços que atendam a necessidade dos seus clientes, com foco em entender, atender e encantar, gerando um ciclo virtuoso, com contratos predominantemente de longo prazo e alto índice de renovação (65% dos contratos têm prazo maior ou igual a 5 anos). Com isso, construíram relacionamentos de longo prazo e expandiram seus negócios, sendo gente e trabalho em equipe seu grande diferencial.



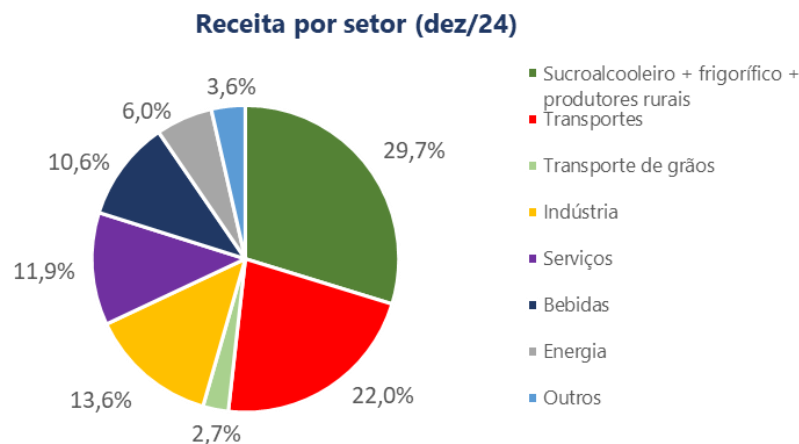
Fonte: Vamos³

³Números referentes ao período findo em 31 de dezembro de 2024.

A plataforma única de negócios conta com um amplo portfólio de serviços que permite estar presente em todo o ecossistema do caminhão/máquina. São o maior comprador de caminhões do Brasil, o que confere condições diferenciadas para aquisição junto as montadoras. Seus principais diferenciais (i) conhecimento dos ativos e suas atuações em diversos setores; (ii) equipe de gestão com ampla experiência no setor; e (iii) a possibilidade de conversão imediata da sua frota própria para terceirizada (com a aquisição da frota dos seus clientes) contribuem com a produtividade, controle e redução de custos dos seus clientes. Contam com a maior rede de lojas de caminhões do país e com sistemas e aplicativos inovadores que permitem controlar todo ciclo do investimento e com isso fomentar o ecossistema de caminhões no Brasil.

O modelo de negócios da VAMOS está baseado em contratos de locação de longo prazo (grande maioria com prazo de 60 meses ou mais), de caminhões, máquinas e equipamentos, sem operador, com ou sem serviços de manutenção, preventiva e corretiva, assegurando a disponibilidade da frota locada para os clientes da VAMOS. Esses contratos têm um fluxo de caixa com alta previsibilidade, retorno atrativo e resiliente.

Conforme demonstrado no gráfico abaixo, a VAMOS atua em diversos setores da economia, principalmente agronegócio (incluindo sucroalcooleiro, frigorífico e produtores rurais), indústria, energia, transporte e serviços com uma carteira diversificada de clientes e ativos locados.



Fonte: Vamos.

A sólida experiência na gestão da VAMOS, a sua manutenção e escala na aquisição de ativos da VAMOS, bem como o seu relacionamento de longo prazo com todas as montadoras presentes no país, alavancam seu poder de negociação junto às montadoras e nos permite a aquisição dos ativos com condições diferenciadas de nossos clientes e concorrentes, tendo adquirido 53.355 caminhões, máquinas e equipamentos entre 2019 e 2024.

Os contratos de locação de longo prazo da VAMOS, com ativos que são fundamentais para o negócio de seus clientes, garante à VAMOS alto grau de previsibilidade do fluxo de caixa.

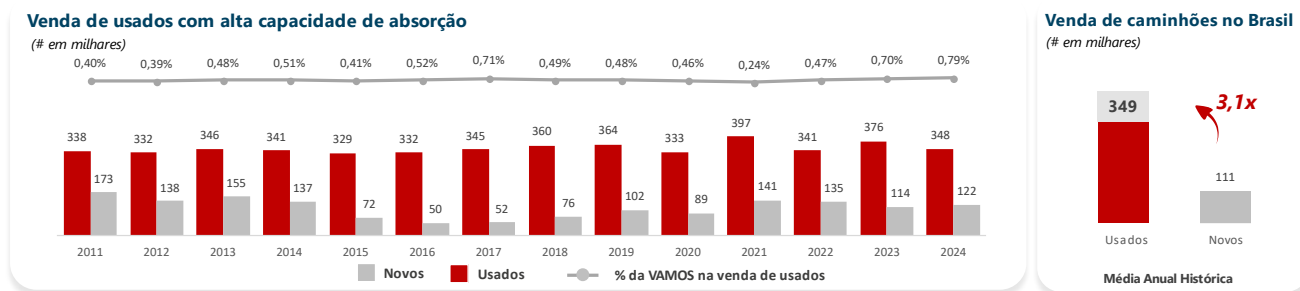
Somado a isso, a rede de lojas de seminovos da Companhia, com capilaridade nacional distribuída em 18 lojas, permite que a VAMOS possua o domínio de todo o ciclo de seu negócio, com baixo risco de execução e lhe visando garantir e uma alta capacidade de venda dos ativos locados ao final dos contratos. Além das lojas próprias, atualmente contamos com mais de 70 pontos de vendas de parceiros em todo o Brasil que vendem os ativos seminovos da VAMOS através de um modelo de consignação.

Venda de ativos seminovos

Com intuito de permitir o constante e eficiente fechamento do ciclo do nosso negócio, a VAMOS desenvolveu o negócio de Seminovos de maneira complementar, o qual está atualmente presente em 9 estados do Brasil, abrangendo todas as regiões do país, reduzindo o custo com transporte e maximizando o valor de venda. Em 31 de dezembro de 2024, o negócio de Seminovos da VAMOS contava com uma estrutura de 18 lojas denominadas "VAMOS Seminovos", que proporciona otimização do giro da frota, volume e valor depreciável mais baixo para rentabilizar ainda mais nossos resultados. Conforme mencionado anteriormente, além das nossas 18 lojas, contamos também com mais de 70 pontos de venda de parceiros em todo o território nacional.

A VAMOS buscou se beneficiar da participação no e um mercado brasileiro de seminovos. Segundo dados da Fenabrave e ACAV, a quantidade média de caminhões novos vendidos (0km) de 2011 a 2024 foi de 111 mil enquanto o volume médio de caminhões seminovos vendidos (mercado secundário) representou mais de 3 vezes o volume da venda de novos, com uma média anual de 349 mil caminhões vendidos. Desse modo, temos que a média anual histórica de vendas de caminhões no Brasil é de 2,9x maior para os veículos usados, usando dados da Fenabrave.

No ano de 2024 o total de caminhões usados vendidos pela VAMOS foi 2.739, o que equivale a 0,79% da venda de usados do mercado, o que acreditamos demonstrar a alta capacidade de absorção do seu produto e a oportunidade que temos de crescer nesse mercado.



Fonte: Vamos, Fenabrave e ACAV.

O ecossistema da VAMOS e sua estratégia de negócio têm evidenciado considerável transformação no valor dos ativos. Conforme demonstrado abaixo, os preços dos ativos novos e seminovos apresentaram forte valorização nos últimos anos, apresentando estabilidade desde 2022 e comprovando o potencial do mercado de seminovos.

No período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2024, a VAMOS, através de sua base de lojas de seminovos, alcançou receita líquida de venda de ativos seminovos de R\$ 705 milhões referente a 2.739 ativos desmobilizados vendidos.

Em 2019, a VAMOS desenvolveu o aplicativo “Vamos Seminovos” que permite a avaliação dos caminhões próprios ou de terceiros através de uma plataforma digital. A avaliação é feita online, com consulta da placa, avaliação de itens internos e externos e fotos do caminhão. Este aplicativo permite a avaliação da frota de seus clientes com agilidade e segurança, gerando também oportunidade de negócio, uma vez que tem a capacidade instalada em suas lojas de seminovos para revenda dos caminhões adquiridos. Desta forma, fomentando o ecossistema do nosso principal negócio (locação), acelerando a conversão de novos clientes de frota própria para frota locada, uma vez que a VAMOS compra a frota do cliente, aluga uma frota nova e com isso gera também liquidez para seus clientes, tornando-se um potencial diferencial competitivo nas negociações.

4. AUTOMOB

A AUTOMOB foi constituída com o objetivo de consolidar, por meio de suas controladas, sua atuação nas atividades de venda e revenda de veículos leves, caminhões, tratores, máquinas e equipamentos, bem como desenvolver e aperfeiçoar a gestão e a governança desse negócio e manter a independência das suas marcas e concessionárias.

A AUTOMOB atua por meio das seguintes redes de concessionárias:

Negócios de Veículos Leves

(i) A **Original São Paulo** é uma das maiores redes de concessionárias autorizadas de automóveis Volkswagen do Brasil, com 30 concessionárias em 31 de dezembro de 2024, entre elas; 4 lojas BYD, 3 lojas Citroën, 4 lojas FIAT, 4 lojas GWM, 1 loja Jeep, 1 loja Peugeot, 1 loja RAM, 1 loja de seminovos e 11 lojas Volkswagen. Todas essas lojas estão localizadas entre a zona leste da cidade de São Paulo e a região do Vale do Paraíba, no estado de São Paulo. Além da comercialização de veículos leves, novos e usados, a Original Concessionárias também atua na comercialização de autopeças e acessórios, atuando há mais de 25 anos neste setor.

(ii) A **Original Maranhão** possuía, em 31 de dezembro de 2024, 22 lojas para comercialização de veículos leves novos, entre elas; 1 loja BMW, 1 loja BYD, 1 loja Chery, 1 loja Citroën, 1 loja Fiat, 3 lojas General Motors, 1 loja Jeep, 1 loja Kia, 1 loja BMW Motorrad, 1 loja Peugeot, 1 loja Renault, 5 lojas de Seminovos, 1 loja Triumph, 1 loja Volvo e 2 lojas Yamaha, todas localizadas na cidade de São Luís do Maranhão, no Estado do Maranhão.

(iii) A **UAB Motors**, que atua a partir das redes de concessionárias A R Motors, Euro Import e T-Drive, é um dos principais grupos de comercialização de veículos leves do país e possuía, em 31 de dezembro de 2024, 24 lojas para comercialização de veículos leves zero km, entre elas; 4 lojas BMW, 1 oficina de Funilaria (Pós Vendas), 4 lojas Honda, 4 lojas Jaguar/Land Rover (JLR), 1 loja MINI, 3 lojas Motorrad e 7 lojas Toyota. A UAB Motors também realiza a comercialização de veículos seminovos.

(iv) A **Autostar** iniciou as suas atividades como uma concessionária BMW e construiu uma das principais redes de concessionárias de veículos de luxo do Brasil. Em 31 de dezembro de 2024, a Autostar representava 8 marcas internacionais no Brasil por meio de concessionárias de automóveis localizadas em bairros nobres da cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, entre elas; 3 lojas BMW, 2 lojas Harley-Davidson, 2 lojas Jaguar/Land Rover (JLR), 1 loja KTM, 3 lojas MINI, 1 loja de Seminovos, 2 lojas Triumph e 2 lojas Volvo. Além da comercialização, a empresa oferece uma ampla gama de serviços complementares, tais como manutenção, reparo, blindagem e venda de *souvenirs*, como por exemplo, roupas Harley Davidson.

(v) **Grupo Green**, com mais de 64 anos de atuação no setor, é uma das principais redes de comercialização de veículos leves das marcas Volkswagen, Peugeot e Citroën na cidade de São Paulo, e, em 31 de dezembro de 2024, entre suas lojas; 3 lojas Citroën, 3 lojas Peugeot e 4 lojas Volkswagen. O Grupo Green também atua na comercialização de veículos seminovos, realiza serviço de pós-vendas, consórcios e seguros.

(vi) A **Nova Quality**, fundada em 1998 e adquirida pela AUTOMOB em julho de 2023, é responsável pelas operações de 2 lojas da marca Toyota em 31 de dezembro de 2024, localizadas no município de Guarulhos, no Estado de São Paulo, e no bairro de São Miguel Paulista, localizado na zona leste da cidade de São Paulo – região mais populosa do município.

(vii) O grupo **Alta**, fundada há mais de 58 anos e adquirida pela AUTOMOB em outubro de 2023, é responsável pelas operações de 7 lojas em 31 de dezembro de 2024, entre elas; 3 lojas GWM, 1 loja de Seminovos e 3 lojas Volkswagen. Todas localizadas no município de São Paulo, no Estado de São Paulo em importantes bairros da capital paulista – Saúde, Ipiranga, Santana, Morumbi e Moema / Ibirapuera.

(viii) O grupo **Best Point**, fundada há 96 anos e adquirida pela AUTOMOB em outubro de 2023, é responsável pelas operações de 8 lojas em 31 de dezembro de 2024, entre elas; 3 lojas Honda 4 lojas Renault e 1 loja Ford todas localizadas no município de São Paulo, no Estado de São Paulo.

(ix) A operação **Seu Carro.com**, que conta com 13 lojas de revenda de veículos seminovos.

A AUTOMOB manterá a independência das empresas, empregando estrutura de gestão e vendas diversas e divididas por marca. Sua atuação seguirá o modelo de gestão da SIMPAR, baseado no foco absoluto no cliente, suportado por profissionais reconhecidos e experientes em seus setores de atuação, alinhados por uma cultura forte, valores sólidos e alto nível de governança, fortalecendo o setor por meio da excelência do nível de serviço prestado, amplo mix de produtos e fidelização dos clientes.

Negócios de Veículos Pesados

Dentre as 60 concessionárias, a AUTOMOB possui 20 lojas concessionárias da marca Valtra e 14 da marca Fendt, de máquinas agrícolas; 20 lojas da marca Volkswagen, de caminhões e ônibus; 6

concessionárias das marcas Komatsu e HM. A AUTOMOB acredita ter atualmente uma das maiores redes de concessionárias de caminhões e ônibus Volkswagen do país, em termos de quantidade de pontos de venda, de acordo com dados públicos disponibilizados pela montadora. A Volkswagen é uma das maiores montadoras de veículos pesados da América do Sul, com capacidade de produção de 80 mil veículos por ano a partir de sua fábrica em Resende (RJ). Segundo dados da Fenabrave, em 2024 a Volkswagen registrou o licenciamento de 31.287 caminhões, sendo 27.015 em 2023 e 34.508 em 2022.

Atualmente, a AUTOMOB é a maior rede de concessionárias de máquinas agrícolas Valtra do país. A Valtra, empresa do grupo AGCO, é hoje uma das maiores fabricantes e exportadoras de máquinas agrícolas do Brasil, com uma de suas duas plantas de produção localizada em Mogi das Cruzes (SP), e uma rede de distribuição de 23 pontos de venda.

Atualmente o negócio de pesados é gerenciado por meio das seguintes verticais:

(i) Transrio e Tietê: Concessionárias de caminhões e ônibus com sede no Rio de Janeiro-RJ, cujo objeto social é o comércio de peças e acessórios novos para veículos automotores, comércio por atacado de caminhões, ônibus e micro-ônibus novos e usados, administração de consórcios e serviços de manutenção e reparos de veículos automotores. Em 31 de dezembro de 2024, a Transrio contava com 14 lojas, Tietê 4 lojas e a marca mundo caminhão com 2 lojas.

(ii) Agromob: Concessionárias de tratores, máquinas e equipamentos, foi constituída em setembro de 2020, tem sede no município de Rio Verde – GO. Tem como objeto social o comércio de máquinas, aparelhos e equipamentos para uso agropecuário; comércio de veículos automotores em geral, novos e usados, peças e acessórios, lubrificantes e atividades agropastoris, prestação de serviços de assistência técnica e afins, importação e exportação de mercadorias e ainda transporte rodoviário de cargas em geral. Em 31 de dezembro de 2024, a Agromob contava com 34 lojas, entre elas; 20 da marca Valtra e 14 da marca Fendt.

(iii) Maqmob: Concessionárias de tratores, máquinas e equipamentos com sede em Rio Verde-GO. Tem objeto social o comércio por atacado de automóveis, camionetas e utilitários novos e usados, serviços de manutenção e reparação mecânica de veículos automotores, comércio a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores e Atividades de intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários. Em 31 de dezembro de 2024, a Vamos Máquinas e Equipamentos contava com 6 concessionárias das marcas Komatsu e HM.

5. CS Infra

A CS Infra atua no segmento de concessões públicas de infraestrutura, atuando nos serviços: Portuário, Rodoviário e Mobilidade Urbana. A CS Infra foi incorporada pela SIMPAR em 2021, por meio de processo aprovado por unanimidade pelos acionistas minoritários da SIMPAR presentes em assembleia.

Em 30/12/2022, as concessões Grãos do Piauí Concessionárias de Rodovias ("CS Rodovias"), ATU12 Arrendatária Portuária e ATU18 Arrendatária Portuária ("CS Portos") obtiveram todas as anuências e foram transferidas da CS Brasil para a CS Infra.

A CS Infra possui as seguintes linhas de negócio:

CS Portos: prestação e modernização de serviços de desembarque, embarque e armazenagem nos terminais portuários ATU-12 e ATU-18, no Porto de Aratu, em Candeias (BA), sendo os produtos movimentados sobretudo orientados ao agronegócio, como importação de fertilizantes e exportação de grãos;

CS Rodovias: concessionária em modelo de Parceria Público-Privada (PPP), que administra a Rodovia Transcerrados (também conhecida como Rodovia Grãos do Piauí), incluindo a operação, manutenção e ampliação das rodovias PI-397 e PI-26, que contam com quatro praças de pedágio, um centro de

controle operacional, dois postos de pesagem e uma central com serviço de atendimento ao usuário. No 1T24, foi assinado um aditivo que poderá mais do que dobrar o tamanho da malha viária da operação para 584 km, com a incorporação de 307 km e adicionando outras seis praças de pedágio;

CS Mobi Cuiabá: A Prefeitura de Cuiabá e a CS Mobi Cuiabá se uniram, através de uma Parceria Público-Privado (PPP), para fazer a revitalização e desenvolvimento de seu mercado. O mercado terá 180 novos espaços comerciais entre lojas e boxes de mercado e uma ampla praça de alimentação. O mercado vai contar com um edifício garagem contendo 500 vagas de estacionamento internas e mais de 2500 vagas nas ruas do entorno onde será explorado através do Zona Azul;

BRT Sorocaba: BRT significa Bus Rapid Transit (Transporte Rápido por Ônibus), ou seja, é um sistema de mobilidade urbana rápida que oferece conforto, segurança e eficiência que propõe melhorias na infraestrutura do transporte público coletivo. A Concessionária BRT Sorocaba é responsável pela implantação do novo sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Sorocaba e na realização das obras de implantação e futuramente na operação do sistema de corredores de ônibus. A concessão tem prazo de 20 anos, extensão de 68 km de vias, 125 ônibus, 3 terminais integrados, 4 estações de integração, 20 estações BRT e 1 garagem;

Consórcio Bloco Leste: Através de uma Parceria Público-Privado (PPP), a CS Infra será encarregada pela administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação dos terminais de ônibus. Ao todo, são 13 terminais de ônibus e 6 estações do Expresso Tiradentes, atendendo 320 mil passageiros diários. A concessão não inclui a operação do transporte rodoviário de passageiros. Na data de apresentação do Formulário de Referência, a concessão havia sido adjudicada e aguardando cumprimento de condições precedentes para assinatura do contrato;

Lote 5 – Rodovia da Integração: Concessão que a CS Infra será encarregada pela operação, conservação e manutenção das rodovias MT-020 e MT-326. As tarifas dos pedágios serão obtidas através de seis pórticos de cobrança free-flow. Ao todo, são 308 km de malha rodoviária de grande importância na integração do Mato Grosso. Na data de apresentação do Formulário de Referência, a concessão havia sido adjudicada e aguardando cumprimento de condições precedentes para assinatura do contrato.

6. Ciclus Ambiental

A Ciclus Ambiental foi criada em 2024 para consolidar os negócios existentes e futuros do Grupo SIMPAR no setor de gestão e valorização de resíduos e saneamento. A constituição da Ciclus Ambiental teve como objetivo potencializar a criação de valor em um segmento promissor no Brasil, caracterizado por contratos de longo prazo, receitas resilientes, previsíveis e rentabilidade adequada dentro de um contexto regulatório favorável e com elevadas barreiras de entrada.

A Ciclus Ambiental possui as seguintes linhas de negócio:

Ciclus Rio: A Ciclus Rio é uma das maiores operações de gestão e valorização de resíduos da América Latina, sendo responsável pelo recebimento e tratamento de maneira ambientalmente correta cerca de 10 mil toneladas/dia de resíduos sólidos e comerciais com soluções e tecnologia de ponta e operações sustentáveis. A Ciclus Rio realiza transferência, transporte, tratamento e disposição final de resíduos sólidos urbanos do Rio de Janeiro e de outros municípios do Estado, além de atender clientes comerciais. Para isso, detém aterro de 3,7 milhões de metros quadrados, com uma Central de Tratamento de Resíduos (CTR Rio) e cinco Estações de Transferência de Resíduos (ETRs).

Ciclus Amazônia: Em janeiro de 2024, o Consórcio Natureza Viva Saneamento e Meio Ambiente foi vencedor da proposta para ser responsável pela prestação dos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos na cidade de Belém-PA. O escopo contempla a coleta, varrição, transbordo, transporte e triagem para fins de reutilização ou reciclagem, implantação de uma Estação de Transferência de Resíduos e de novo Centro de Tratamento de Resíduos, além da destinação final dos

resíduos de forma ambientalmente adequada. O CTR terá capacidade de recebimento de mais de 2.500 ton/dia de resíduos sólidos urbanos – incluindo domicílios, estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, resíduos de serviços de saúde e da construção civil – com possibilidade de ampliação para até 4.000 ton/dia, caso eventualmente atenda a outras cidades da região metropolitana de Belém.

7. Banco BBC

Com a autorização do Banco Central, em dezembro de 2021, o BBC Digital se tornou um banco múltiplo, com foco no ecossistema SIMPAR. A empresa oferece soluções e serviços financeiros dedicados especialmente aos motoristas profissionais e a empresas do segmento logístico e de mobilidade. Com esse foco, pode viabilizar tanto os negócios do próprio Grupo – com pagamento de fretes decaminhoneiros e financiamento de automóveis e implementos agrícolas, por exemplo – quanto ocupar um nicho importante de mercado, com inclusão qualificada no setor financeiro.

Em 2022, o BBC somou aos seus serviços de leasing, conta digital e financiamento a emissão de Certificados de Depósito Bancário (CDB), Crédito Direto ao Consumidor (CDC) para veículos leves, pesados e implementos, além dos produtos capital de giro para pessoas jurídicas, seguros prestamistas e gestão de frotas.

8. CS Brasil

Por meio da CS Brasil atuamos na prestação de serviços para o setor público e empresas de capital misto, oferecendo principalmente serviços de gestão e terceirização de veículos pesados, com e sem motorista. Embora menos relevante, atua também em transporte municipal de passageiros.

Com contratos de prazos alongados, de natureza diversificada, a empresa atua em cerca de 20 estados e tem como diferencial os negócios com receitas resilientes e diversificadas e rentabilidade aliada com geração de caixa.

A CS Brasil foi pioneira na criação de uma sala de licitações monitorada, com acesso seguro e controlado, na qual o processo licitatório é validado e monitorado por auditores externos (Baker Tilly). O uso da sala de licitações da CS Brasil é exclusivo para as fases de disputa do processo licitatório. A CS Brasil também foi pioneira no desenvolvimento de um portal de transparência, com informações atualizadas sobre todos os seus convênios vigentes, reforçando os critérios de excelência em gestão, rastreabilidade, conformidade, governança e transparência nos negócios.

A CS Brasil opera por meio de dois segmentos de negócios:

Gestão e terceirização de Frotas (GTF): Realiza a gestão completa dos serviços, incluindo a customização, manutenção e operação da frota, com ou sem mão de obra. Atualmente conta com GTF de veículos pesados, GTF com mão de obra e GTF Leves (atividade residual da CS Frotas que não obteve anuência dos clientes para incorporação pela Movida).

Transporte de passageiros: Composto por concessões de três linhas urbanas municipais e gestão de crédito eletrônico para o transporte urbano.

9. Outros Investimentos

A SIMPAR Empreendimentos Imobiliários Ltda. é uma sociedade controlada pela Companhia, cuja constituição ocorreu em 03/07/2013, que tem por objeto a compra e venda de bens móveis e imóveis, a locação e administração de bens móveis, imóveis próprios, a participação em empreendimentos imobiliários e desenvolvimento imobiliário.

A SIMPAR Europe tem por objeto a aquisição direta e indireta e manter participações, de qualquer

forma, em Luxemburgo e/ou empreendimentos estrangeiros, bem como a administração, gestão e venda dos mesmos, incluindo investimentos na aquisição e venda de qualquer participação acionária e instrumentos de dívida, sem limitação, podendo ser constituídos de ações, garantias e outros instrumentos de capital ou diretos, ações de capital social, interesses em sociedades de responsabilidade limitada, ações preferenciais, títulos e swaps, bem como investimento na aquisição e venda, concessão ou emissão de empréstimos, títulos, notas, certificados de debêntures de ações preferenciais, incluindo debêntures incentivadas e outros instrumentos de dívida conversíveis ou não e qualquer combinação dos mesmos em cada caso, se imediatamente negociáveis ou não, bem como as obrigações em qualquer tipo de sociedade, entidade ou outra pessoa jurídica.

A SIMPAR Finance que tem por objeto a aquisição, por compra, subscrição ou qualquer outra forma de investimento, bem como a transferência, pela venda ou troca, de valores mobiliários e títulos de dívida.

1.3 - Informações sobre segmentos operacionais

(a) Produtos e serviços comercializados

A Companhia atua como holding de participações. Em 2024, a Companhia preparou as informações por segmentos operacionais, separado em sete segmentos de atuação, conforme abaixo:

- 1) **JSL:** Transporte rodoviário de cargas e logística dedicada de cargas rodoviárias e de commodities, logística interna de plantas fabris, distribuição urbana, serviços de armazenagem e fretamento de passageiros.
- 2) **Movida:** Locação de veículos leves ("Rent a Car" ou "RAC"), gestão e terceirização de frotas de veículos leves ("GTF") para os setores privado e público. Como consequência e visando a continuidade das atividades de locação, a Movida renova constantemente sua frota.
- 3) **Vamos:** Locação, gestão de frotas e prestação de serviços de manutenção mecânica, funilaria, industrialização e customização. Ao término dos contratos, os veículos e máquinas devolvidos pelos clientes são desmobilizados e vendidos.
- 4) **Automob:** Comercialização de veículos leves e pesados, máquinas e equipamentos, novos e seminovos, peças, acessórios, serviços de manutenção mecânica, funilaria e pintura, comercialização de motos, serviços de blindagem, e serviços de intermediação na venda de financiamentos, seguros automotivos e serviços correlatos a sua operação.
- 5) **CS Brasil:** Gestão e terceirização de frotas de veículos leves e pesados para o setor público com serviço de motorista, transporte municipal de passageiros e limpeza urbana. Ao término dos contratos, os veículos e máquinas devolvidos pelos clientes são desmobilizados e vendidos.
- 6) **CS Infra:** Administração de portos e de concessões de rodovias, transporte urbano de passageiros no formato BRT (Bus Rapid Transit) e gestão de estacionamento rotativo.
- 7) **Ciclus Ambiental:** Serviços ambientais, como operação de aterro sanitário com tratamento e transformação dos resíduos recebidos, incluindo a geração e comercialização de biogás e energia por ele gerada, produção e comercialização de crédito de carbono e tratamento de chorume.
- 8) **BBC:** Serviços financeiros e bancários incluindo financiamento, arrendamento, empréstimo, investimentos, crédito direto ao consumidor (CDC), crédito pessoal, conta corrente, antecipação a fornecedores, conta digital e emissão e administração de cartões.
- 9) **Holding e demais:** O Grupo SIMPAR conta ainda com entidades situadas no exterior para fins de captação de recursos financeiros pela emissão de Senior Notes (Bonds), outras entidades jurídicas com operações não relevantes e não alocadas em algum dos segmentos descritos acima.

(b) **Receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida do emissor**

Receita Líquida

(R\$ milhões, exceto %)	31/12/2024	%
JSL	9.056,3	22%
Movida	13.481,3	33%
Vamos	4.699,3	11%
Automob	12.240,0	30%
CS Infra	917,5	2%
BBC	9,3	0%
CS Brasil	593,5	1%
Ciclus Ambiental	694,5	2%
Holding e demais	49,6	0%
Eliminações	-678,4	-2%
Total	41.062,9	100%

(c) **Lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido do emissor**

Lucro (prejuízo) operacional antes das receitas e despesas financeiras e impostos

(R\$ milhões, exceto %)	31/12/2024	%
JSL	1.210,5	18%
Movida	2.620,1	39%
Vamos	2.563,0	38%
Automob	189,8	3%
CS Infra	18,0	0%
BBC	-83,1	-1%
CS Brasil	148,4	2%
Ciclus Ambiental	179,9	3%
Holding e demais	-55,5	-1%
Eliminações	-86,2	-1%
Total	6.704,9	100%

1.4 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

A Companhia não desenvolve atividades operacionais, de modo que não há informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais. Dessa forma, apresentamos abaixo informações referentes às quatro controladas da Companhia, quais sejam: JSL, Movida, Vamos e Automob.

(a) Características do Processo de Produção e (b) Características do processo de distribuição

JSL

- Transporte rodoviário de cargas: Consiste no deslocamento por meio do modal rodoviário, de insumos ou produtos acabados, da ponta de fornecimento ao seu destino final, ou seja, o escoamento de produtos de nossos clientes no sistema “ponto a ponto”, através da modalidade de carga completa, sendo que cerca de 95% da carga é transportada com terceiros e agregados. Este modelo, com contratos de curto e médio prazo ou “spot”, possui um alto nível de terceirização, resultando em uma baixa necessidade de investimento para reposição de ativos e para expansão da operação.
- Operações de Logística Dedicada: Tem por característica operações em circuito fechado como parte do processo produtivo do cliente com alto nível de especialização e customização e alto grau de integração tecnológica e monitoramento. Os contratos nesse segmento têm prazos de 3 a 5 anos e envolvem ativos próprios e softwares de monitoramento em tempo real, logística de commodities e estudos e dimensionamento das atividades para a identificação das melhores opções para os clientes, carregamento de matéria-prima e de produto, abastecimento da matéria-prima, escoamento de produtos acabados, movimentação interna e em área portuária, manutenção de estradas, gestão de resíduos e descarga de resíduos. O segmento inclui ainda o fretamento e locação com mão-de-obra para transporte de funcionários dos clientes e a logística interna no ativo do cliente, que compreende um vasto nicho de serviços customizados para cada operação e consistem na movimentação de matéria prima, produtos e abastecimento de linhas de montagem. As operações dedicadas a performance das commodities e da atividade industrial do país e tem como principais setores de atuação papel e celulose, mineração e sucroenergético.

Na indústria de papel e celulose, a linha de negócios da JSL inclui diversas atividades de sua cadeia produtiva, tais como: carregamento da matéria-prima, o carregamento de produto, movimentação, o abastecimento da matéria-prima, o escoamento de produtos acabados, a movimentação interna e em área portuária, as atividades de infraestrutura (abertura e manutenção de estradas vicinais), entre outras atividades de suporte. Possui como principais clientes a Suzano, CMPC, Veracel, Cenibra, Portocel e Klabin.

Nas atividades de mineração, a exemplo do que realizam na Vale, a JSL efetua o carregamento, movimentação e transporte de minério e estéril em minas a céu aberto e a manutenção das estradas de acesso às minas, gestão de resíduos e descarga do minério. A execução das operações é realizada por meio de equipamentos específicos e softwares que permitem monitorar todo o processo em tempo real.

- Distribuição urbana: Estas operações abrangem a distribuição e abastecimento de pontos de vendas localizados em grandes centros urbanos, em carga fechada ou fracionada, e gestão e retorno das embalagens. Opera com carga seca, refrigerada ou congelada com controle de temperatura online e realiza saídas e retornos de/para armazéns operados ou não pela JSL ou direto da indústria para o varejo. O segmento é focado no B2B. A depender do perfil da operação contratamos motoristas caminhoneiros terceiros e agregados com veículos específicos para a distribuição de cada tipo de produto ou utilizamos frota própria, como é o caso da operação da Fadel. A distribuição urbana está diretamente conectada com a performance do consumo no Brasil ao atender o segmento B2B e o que pode ser considerado

do B2C que é a entrega em pontos que serão base para distribuição para o consumidor final. A JSL e a FADEL possuem operações de distribuição urbana principalmente nos setores de Alimentos e Bebidas e Bens de Consumo. Nessa linha de negócio, atendem clientes como Ambev, Souza Cruz, Mercado Livre, Kibon, BRF, Wickbold, Unilever, Nestle, Mondelez, Cargill, dentre outros.

- Serviços de armazenagem: Ocorre através da gestão de mais de 1.500.000m² de armazéns dedicados e multicliente realizando o recebimento, armazenamento seco, refrigerado e congelado, sequenciamento e abastecimento de linha de produção e fornecimento de embalagens e embaladores com sistemas de vendas do cliente conectados à JSL para entrega em até 24h, quando necessário se conectando ao serviço de distribuição urbana. Os serviços de armazenagem estão também conectados com a atividade industrial, o consumo e os fatores macro econômicos uma vez que sinalizam a necessidade de expansão da oferta de armazéns em localizações estratégicas para distribuição. Os principais setores atendidos pelo segmento são Bens de Consumo e Alimentos e Bebidas. Nessa linha de negócio, atendem clientes como Kibon, BRF, Wickbold, Unilever, Nestle, Mondelez, Cargill, dentre outros.

A JSL possui um time comercial alocado por diversas regiões do Brasil com o objetivo de prospectar clientes para em todo o território nacional. Oferece as soluções em logística com condições de oferecê-los de forma integrada e customizada para cada empresa. Destaca-se pela integração à cadeia de suprimentos e de distribuição dos clientes, possuindo sólido histórico de renovação dos contratos.

Movida

A Movida é uma prestadora de serviços, com atuação em dois segmentos:

- **RAC:** Locação de veículos diário e mensal para pessoas físicas e jurídicas; e
- **GTF:** Gestão e locação de veículos através de contratos de longo prazo, na sua maioria acima de 12 meses, com clientes corporativos ou pessoa física. O processo produtivo da Movida pode ser representado por meio do fluxograma abaixo:



Visando a rentabilidade do capital investido na aquisição de veículos (ativos fixos) e, conseqüentemente, a maximização do retorno para seus acionistas, a Movida os adquire juntos às montadoras por meio de capital próprio, linhas de capital de giro e captação no mercado local, possuindo forte poder de negociação em razão de sua escala, impulsionada pelo grupo ao qual pertence. A Movida ainda faz gestão de processos e custos ligados à prestação de serviço. Ao fim do ciclo, a Movida vende seus ativos no mercado de varejo ou atacado, por meio de pontos de seminovos distribuídos por todo o país, focando na maximização do valor de venda e, conseqüentemente, gerando mais capital para a retroalimentação do processo.

No segmento RAC, por meio da subsidiária Movida Locação de Veículos S.A., realizam a locação de veículos em pontos de atendimento localizados dentro e fora de aeroportos. Em 31 de dezembro de 2024, a Movida possuía 121.942 veículos e 259 pontos de atendimento, sendo todas lojas próprias, dos quais 96 pontos de atendimento localizam-se dentro dos principais aeroportos do Brasil.

No segmento de GTF, por meio da subsidiária Movida Gestão e Terceirização de Veículos S.A., realizam a locação de veículos para clientes corporativos. Em 31 de dezembro de 2024, a Movida possuía 146.543 veículos nesta linha de negócios.

Por fim, a Movida atua no mercado de seminovos da seguinte forma: No período de renovação da frota ou ao término dos contratos, os ativos utilizados na locação são encaminhados para revenda. A revenda dos ativos utilizados na prestação de serviço proporciona um valor residual relevante, característica do negócio. A condição do veículo na desmobilização e a quilometragem rodada são fatores considerados na decisão de revenda do veículo no varejo ou para lojistas, além do custo operacional e da margem esperada. Nesse processo, a Movida conta com o auxílio da Movida Seminovos, que até dezembro de 2024 possuía 89 pontos.

Vamos

Locação de Veículos Pesados

O segmento de locação de caminhões, máquinas e equipamentos está estruturado de forma a permitir o controle da Vamos durante todo o ciclo do negócio, sendo segmentado nas seguintes fases:

1. **Prospecção de clientes:** a Vamos conta com uma equipe comercial treinada para mapear oportunidades de negócio em todos os segmentos da economia, de forma a identificar potenciais novos clientes para a locação de caminhões, máquinas e equipamentos. A carteira de clientes é pulverizada, sem dependência, e acreditamos que existe um enorme mercado, ainda não explorado, a ser conquistado. A prospecção de clientes engloba tanto os clientes que já possuem frota locada, quanto clientes com frota própria. Além do serviço de locação, a Vamos oferece o serviço de manutenção (preventiva e corretiva) dos caminhões locados e garante a disponibilidade da frota aos clientes que contratam o serviço de manutenção. Isso apresenta um grande diferencial na proposta de valor oferecida ao cliente dado que ele não possui tal expertise. E, para tanto, a Vamos aproveita da experiência adquirida com o Grupo Simpar, acionista controlador, que, nos mais de 60 anos de história no setor de logística no Brasil, estabeleceu fortes relacionamentos que garantem melhores termos junto aos fornecedores, tanto em relação ao preço quanto à agilidade de serviço.
2. **Caminhões, máquinas e equipamentos são encomendados às montadoras:** A Vamos possui um time especializado na aquisição de tais ativos que atua com todos os principais fornecedores do mercado e com os quais possui relacionamento há mais de 30 anos, possuindo participação representativa nas vendas de cada um deles. Por isso, a Vamos acredita ter acesso a condições diferenciadas na negociação com esses fornecedores tanto em termos de preço, bem como prazo de entrega.
3. **Assinatura do contrato de locação:** A partir do contato inicial, a equipe comercial da Vamos encaminha os dados do potencial cliente para a área de crédito, a qual elabora uma análise da situação econômico-financeira do mesmo para a aprovação de seu crédito. Além disso, a equipe de engenharia de projeto desenvolve um estudo detalhado que considera as necessidades de cada cliente. Por fim, uma proposta comercial é elaborada e, após aprovada internamente, é apresentada ao cliente. A Vamos utiliza uma minuta padrão de contrato para a formalização dos serviços, principalmente no que se refere às cláusulas de reajustes de preços conforme os índices inflacionários e de previsão de multa de 50% do valor remanescente do contrato no caso de rescisão pelo cliente. Geralmente, os contratos da Vamos preveem pagamento mensal e possuem prazo médio de 5 anos. No período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2024, a Vamos contava com aproximadamente 4,2 mil contratos firmados com seus clientes.
4. **Caminhões, máquinas e equipamentos são entregues ao cliente:** Além do longo relacionamento que a Vamos tem com as principais montadoras, a sinergia com o Grupo Simpar traz agilidade e flexibilidade na compra desses ativos. Isto permite à Vamos reduzir sensivelmente o prazo de entrega e sua exposição ao risco de fornecimento em períodos de alta demanda, além de ter ativos à pronta entrega pelo aprimoramento do seu modelo de negócio. No caso dos contratos com clientes que também contratam o serviço de manutenção dos veículos, a Vamos desenvolve um plano que contempla: o tipo de ativo, a intensidade no uso do ativo, a localização geográfica prevista no contrato, entre outros. Assim, a Vamos opta entre o modelo que oferece o suporte de oficinas locais próximas às operações de seus clientes e/ou por manter um centro de manutenção próprio localizado no cliente.
5. **Veículos retornam para a VAMOS e são disponibilizados à venda:** Ao final dos contratos de locação, ou mediante renovação, efetuam a venda dos caminhões, máquinas e equipamentos. Para tal, no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2024, a Vamos contava com 18 lojas de seminovos e mais de 70 pontos de venda de parceiros espalhados por todo o Brasil. A revenda é a última etapa ciclo do negócio, sendo fundamental para garantir o retorno

financeiro esperado pela Vamos nesse segmento. Para garantir a qualidade do ativo na revenda, a Vamos realiza uma vistoria nos ativos que retornam de clientes e, em especial para os contratos sem a contratação do serviço de manutenção corretiva e preventiva. Para isso, a Vamos exige através de cláusulas contratuais que os ativos estejam em boas condições ao retornarem no final do contrato. A Vamos vende os ativos de sua frota em sua rede de lojas, espalhadas por 9 estados brasileiros, que impulsionam o giro de seus ativos e através dos pontos de vendas de parceiros através de um modelo de consignação. Além disso, a Vamos conta com a sinergia com o Grupo Simpar para identificar contatos dos potenciais compradores dos seus ativos seminovos.

Em dezembro de 2024, a Vamos possuía um time comercial de 64 gerentes e executivos de negócios, alocados em diversas regiões do Brasil com o objetivo de prospectar clientes para a locação de caminhões, máquinas e equipamentos em todo o território nacional.

As 18 lojas da Vamos focadas na venda de veículos seminovos que são desmobilizados dos contratos de locação estão distribuídas conforme abaixo. Considerando as maiores empresas de locação de caminhões e/ou máquinas e equipamentos do Brasil, a Vamos acredita ser a única empresa que possui uma rede de lojas de seminovos com alcance aos principais mercados nacionais, posicionada de forma estratégica e complementar ao seu negócio de locação.

A Vamos também possui um programa chamado Meu Negócio Vamos, que consiste em consultores autorizados que oferecem os produtos de locação de caminhões, ônibus, máquinas e equipamentos para empresas de segmentos variados. O programa conta com 39 vendedores no programa de vendedores credenciados e já resultou em mais de R\$235 milhões de capex contratado (contratos fechados no período que demandam investimento em caminhões, máquinas e equipamentos) desde seu lançamento em abril de 2021.

AUTOMOB

A AUTOMOB opera concessionárias dedicadas à venda de veículos leves, incluindo carros e motocicletas, novos e seminovos, além de lojas multimarcas. A maioria dessas concessionárias oferece serviços de mecânica, manutenção, peças, funilaria e pintura automotiva. Adicionalmente, a empresa conta com três centros de reparação automotiva e uma unidade de blindagem de veículos. No segmento de veículos pesados, a Companhia comercializa caminhões, tratores, máquinas e equipamentos, novos e seminovos, através concessionárias exclusivas. Assim como em veículos leves, a maioria das lojas de pesados também oferece serviços de mecânica, manutenção, peças, funilaria e pintura.

Veículos novos

O fornecimento de veículos novos para comercialização pela AUTOMOB ocorre mediante concessão outorgada por montadoras de automóveis em favor da AUTOMOB. Para fins de tal concessão, a montadora realiza avaliação da localidade e da estrutura física da loja em que pretende comercializar os veículos, bem como negocia os principais termos e condições contratuais sobretudo com relação a planos de venda, quantidade de veículos, necessidade de manutenção de estoque ou não, exclusividade da marca, entre outras.

Os contratos celebrados pela AUTOMOB com as montadoras incluem termos e condições para a venda e manutenção dos veículos, bem como os direitos e responsabilidades de ambas as partes. A AUTOMOB é geralmente responsável por manter um estoque mínimo de veículos e peças. A montadora, por sua vez, é responsável por fornecer suporte técnico, treinamento e assistência financeira (linhas de crédito subsidiadas, bonificações para condições comerciais adversas, etc), e pela publicidade e promoção dos veículos. Este contrato é geralmente mantido por tempo indeterminado, e em caso de descumprimento e insucesso de negociações, pode-se promover a alienação de concessionária a pedido da montadora e observado o disposto na regulamentação.

A AUTOMOB paga pelos veículos adquiridos das montadoras de duas formas: (i) pagamento no momento do fornecimento, de acordo com as condições de pagamento negociadas, ou (ii) pode contratar um financiamento com a instituição financeira da própria montadora ou instituições financeiras parceiras para adquirir um determinado número de veículos e peças.

Como parte dos negócios, os veículos novos possuem prazo e condições de garantias definidos pelas próprias montadoras.

Veículos seminovos

Com relação a veículos seminovos, eles podem ser obtidos por (i) trade-in (isto é, quando a loja recebe determinado veículo como parte do pagamento por um veículo novo) ou (ii) aquisição de terceiros, que podem ser pessoas físicas, jurídicas ou até mesmo locadoras de veículos (incluindo a Movida Locação de Veículos S.A., sociedade do mesmo Grupo Econômico da Companhia). Em ambos os casos, a AUTOMOB avalia o veículo e determina se fará a aquisição com base nas condições do veículo, necessidade de manutenção, bem como na demanda de mercado. O valor da aquisição tem como referência a tabela FIPE e na avaliação feita pela própria AUTOMOB.

Os veículos podem ser comercializados nas lojas próprias da AUTOMOB para venda a seus clientes ou para revenda por outras lojas, caso os veículos não atendam ao perfil das concessionárias.

Os veículos seminovos são comercializados com garantias, além de serviços adicionais para melhorar atratividade, como seguros, pneus, documentação, entre outros.

Prestação de Serviços

As concessionárias da AUTOMOB também oferecem serviços de manutenção dos veículos, peças, funilaria e pintura automotiva e contam com funcionários capacitados e responsáveis pela prestação de serviços de manutenção. Os funcionários são treinados pelas próprias montadoras visando o atendimento contínuo do cliente, sendo que a reciclagem destes profissionais ocorre de forma anual ou sempre que a montadora julgar necessário. Ainda, é possível terceirizar de acordo com o tipo de serviços, valor e disponibilidade da oficina.

Além disso, a AUTOMOB possui estoques de peças de todas as marcas em seu portfólio, sendo estas adquiridas através das próprias montadoras ou fornecedores qualificados, havendo contrato de exclusividade de aquisição destes produtos.

(c) Características dos mercados de atuação

(i) Participação em cada um dos mercados

JSI

A matriz de transportes no Brasil se desenvolveu com a predominância do modal rodoviário. Do total de cargas transportadas no país, segundo dados do Panorama ILOS – Custos Logísticos no Brasil de 2018, 60% são movimentadas por veículos que trafegam nos mais de 1,7 milhão de quilômetros da malha rodoviária do país. De acordo com a mesma pesquisa, as ferrovias, modal típico para o transporte de commodities, principalmente o minério de ferro, respondem por aproximadamente 23,3%, seguido pelo modal aquaviário, dutoviário e aéreo. Em um país com dimensões continentais e características territoriais tão diversificadas, somados ao crescimento consistente da economia de forma regionalizada, a logística torna-se atividade estratégica na integração e suporte ao desenvolvimento nacional.

No entanto, o mercado logístico é altamente pulverizado, sendo sua maior parte composta por pequenas transportadoras, caminhoneiros autônomos e players focados em apenas uma ou poucas

etapas da cadeia logística em setores específicos da economia. Neste contexto, a participação dos Provedores de Serviços Logísticos (PSLs) no PIB de logística do Brasil é ainda pequena se comparada a outros países. Segundo estimativas do Instituto de Logística (ILOS) de 2018, os custos com atividades logísticas representam cerca de 11,7% do PIB brasileiro. Dentre os custos logísticos incorridos pelas empresas atuantes no mercado brasileiro, 65% são custos com transportes, 10% com armazenagem e 25% com estoques.

De acordo com o Panorama ILOS de Custos Logísticos de 2017, as Companhias brasileiras mostram que, do total da receita das empresas, cerca de 7,6% são destinados a custos logísticos. Desta forma, ainda segundo o Panorama ILOS, a elevada participação dos custos logísticos no faturamento faz com que muitas empresas busquem a terceirização por razões financeiras. Em pesquisa realizada pelo ILOS com 100 profissionais de logística das maiores indústrias do Brasil pelo critério de faturamento, quase 90% admitiram que terceirizam suas atividades logísticas buscando redução de custos. Isto sugere um enorme mercado potencial para a JSL, que possui expertise em todas as etapas da cadeia logística e a mais completa linha de negócios do país, incluindo, atividades como gestão de estoques, gestão integrada de logística, desenvolvimento de projetos, armazenagem e transporte, dentre outros.

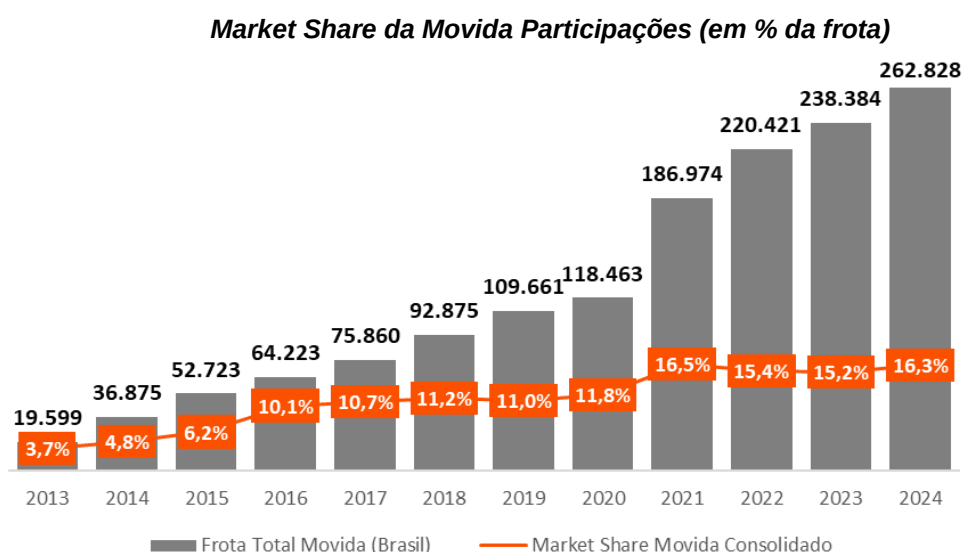
Os institutos de pesquisa e entidades de classe do setor não divulgam a participação de mercado das empresas. Diante de tantas oportunidades, a JSL tem se posicionado de forma diferenciada, agregando serviços ao seu atual portfólio de clientes, enquanto adiciona outros novos em variados setores da economia. Esta estratégia foi reforçada ao longo dos últimos anos, o que permitiu à JSL a manutenção da posição de liderança de mercado no setor de Transporte Rodoviário de Cargas, de acordo com ranking da revista Transporte Moderno.

A JSL continuará sua busca na identificação das demandas do mercado, capturando ganhos através do crescimento orgânico tão característico de sua trajetória e estará de forma oportuna analisando aquisições seletivas que se alinhem com sua estratégia de longo prazo.

Movida

Participação Total

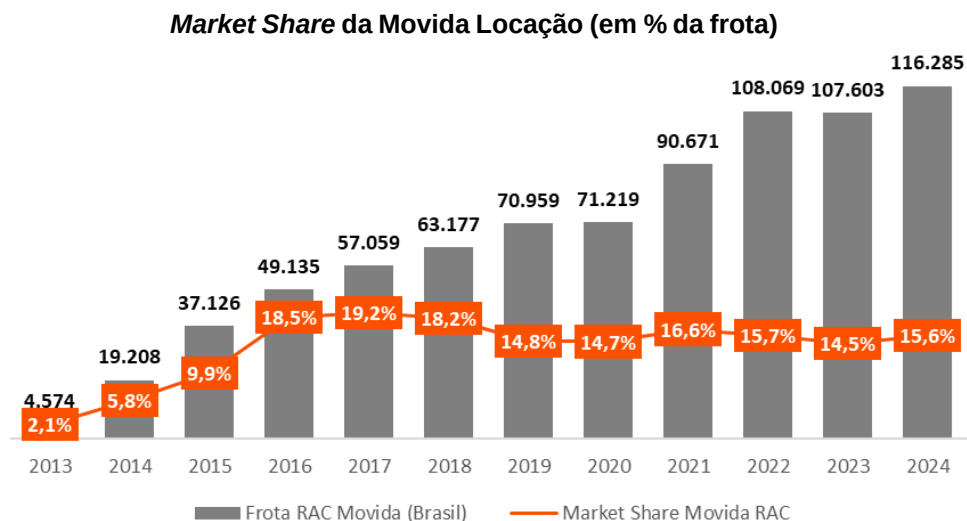
O gráfico abaixo apresenta a evolução da frota da Movida Participações S.A. e o market share da Movida nos últimos anos. Assim, em dezembro de 2024, a Movida contava com 262.828 veículos em sua frota (operação Brasil), o que representava 16,3% da frota total das locadoras nesse mesmo período.



Fonte: Dados operacionais Movida e Anuário ABLA

Participação na linha de negócios de RAC

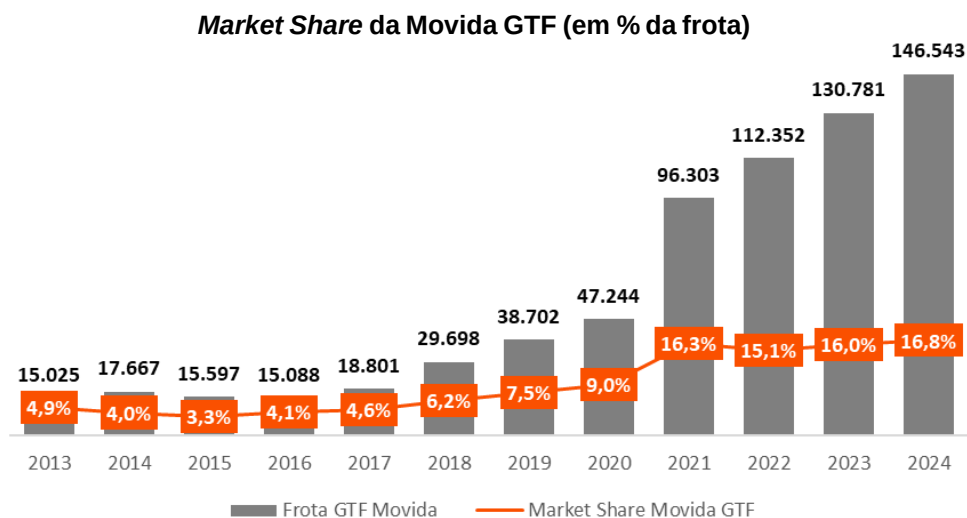
O gráfico abaixo apresenta a evolução da frota do RAC da Movida e o market share da Movida nos últimos anos. Assim, em dezembro de 2024, a Movida contava com 116.285 veículos em sua frota (operação Brasil), o que representava 15,6% da frota total das locadoras nesse mesmo período.



Fonte: Dados operacionais Movida e Anuário ABLA.

Participação na linha de negócios de GTF

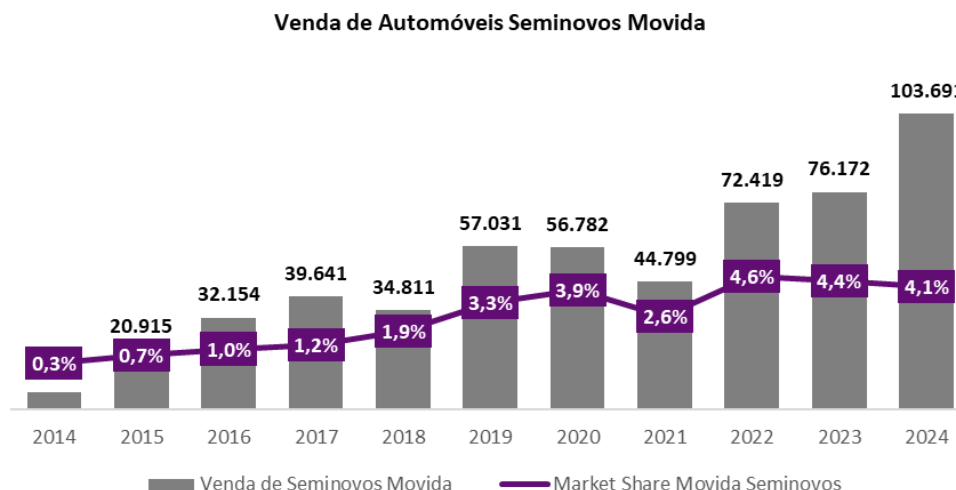
O gráfico abaixo apresenta a evolução da frota da GTF da Movida e o market share da Movida nos últimos anos. Assim, em dezembro de 2024, a Movida contava com 146.543 veículos em sua frota, o que representava 16,8% da frota total das locadoras nesse mesmo período.



Fonte: Dados operacionais Movida e Anuário ABLA

Participação na Renovação de Ativos - Seminovos

Até 31 de dezembro de 2024, a Movida vendeu 103.691 veículos no ano. De acordo com a FENAUTO, em 2024 tiveram 4,1% de participação de mercado no segmento de vendas de seminovos, com 103.691 veículos vendidos em 2024. O gráfico abaixo mostra a evolução da venda de seminovos e market share nos últimos anos.



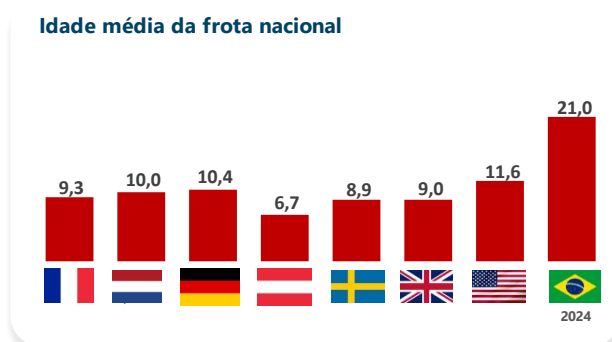
Fonte: Dados operacionais Movida e FENAUTO.

Vamos

Locação de Veículos Pesados

O Brasil é dependente do transporte de cargas de caminhões, já que representa mais da metade de tudo o que circula no país, especialmente todos os itens indispensáveis para o consumidor, como alimentos e combustível. O sistema ferroviário não é desenvolvido o suficiente para atingir todas as regiões do Brasil e não supre a demanda pelo transporte via rodovias. Conforme os dados públicos do Ministério da Infraestrutura, SENATRAN e RENAVAL, em dezembro de 2024 a frota total brasileira de caminhões era composta por 3,9 milhões de caminhões. De acordo com os dados públicos do Relatório Anual da Fenabreve (Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores), a idade média dos caminhões era de 21 anos em 2024.

A elevada idade média, comparada à idade média dos veículos pesados em países desenvolvidos, como França, Holanda, Alemanha, Áustria, Suécia, Reino Unido e Estados Unidos com média de 8,8 anos, sinaliza a necessidade de renovação da frota brasileira no curto prazo. Esse fato é positivo para o mercado de locação uma vez que as empresas deverão optar entre renovar sua frota via aquisição de caminhões/equipamentos novos ou alugá-la em uma conjuntura econômica brasileira pouco favorável ao investimento, principalmente em se tratando de ativos non-core para a empresa.



Fonte: FENABRAVE, ACEA e S&P

O mercado nacional de locação de caminhões, máquinas e equipamentos pesados encontra-se em um estágio incipiente e, portanto, enxergamos um grande potencial de crescimento nesse mercado. Segundo a Fenabrave, em 2024, foram emplacados 122.099 caminhões – quantidade 17,4% maior que o registrado em 2023. Desse total, as locadoras representam cerca de 7% dos emplacamentos. Se levarmos em consideração os emplacamentos de caminhões realizados por locadoras nos últimos três anos, a VAMOS representou 59% do total dessa amostra, reforçando a liderança na atuação do mercado de locação de pesados.

AUTOMOB

Negócio de Veículos Leves

A AUTOMOB opera em 3 subsegmentos dentro do mercado de comercialização de veículos leves, sendo estes: (i) segmento de motos, pertencentes às marcas BMW Motos, Harley-Davidson, KTM, Triumph, Yamaha (“Motos”); (ii) veículos do setor de luxo, pertencentes às marcas BMW, Jaguar, Land Rover, Mini, Volvo, (“Veículos de Luxo”); e (iii) veículos do setor *Premium*, pertencentes às marcas Chery, Citroën, Fiat, GM, Honda, Hyundai, Jeep, Kia, Peugeot, Renault, Toyota, VW, BYD e GWM (“Veículos Premium”).

Em relação ao subsegmento Veículos de Luxo, a Companhia atuava, em 31 de dezembro de 2024, por meio de 21 concessionárias presentes em 7 cidades nos seguintes Estados do País: São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Maranhão, sendo 12 pontos de vendas BMW/MINI, das quais 6 são localizadas em São Paulo, 4 no Paraná, 1 em Santa Catarina e 1 no Maranhão; 6 concessionárias Jaguar e Land Rover, das quais 4 são localizadas no Paraná e 2 em São Paulo; e 3 concessionárias Volvo, das quais 2 são localizadas em São Paulo e 1 no Maranhão;

Em relação ao subsegmento Motos, a Companhia, atuava, em 31 de dezembro de 2024, por meio de 12 concessionárias presentes em 4 cidades nos seguintes Estados do País: São Paulo, Paraná e Maranhão, sendo 4 concessionárias BMW Motorrad, sendo 1 localizada no Maranhão e 3 no Paraná; 2 concessionárias Harley-Davidson, ambas localizadas em São Paulo; 1 concessionária da KTM, localizada em São Paulo; 3 concessionárias da Triumph, 2 localizadas em São Paulo e 1 no Maranhão e 2 concessionária Yamaha, localizada em São Luiz, no Maranhão.

Conforme exposto no item 1.2 deste Formulário de Referência, através da Autostar, a Companhia iniciou as suas atividades como uma concessionária BMW e construiu uma das principais redes de concessionárias de Veículos de Luxo do Brasil, fortalecendo seu posicionamento no segmento de veículo de alto luxo, por meio do aumento no mix de marcas, produtos e serviços oferecidos aos clientes, além de registrar a entrada da Companhia no segmento de blindagem de veículos com a SBR Comércio e Serviços de Blindagens Ltda. Em 31 de dezembro de 2024, a Autostar representava 9 marcas internacionais no Brasil por meio de 15 concessionárias de automóveis localizadas em bairros nobres da cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, onde se encontra o maior mercado de automóveis de luxo do Brasil. Além da comercialização, a empresa oferece uma ampla gama de serviços complementares, tais como manutenção, reparo, blindagem e venda de *souvenirs*, como por exemplo, roupas Harley Davidson. Em 31 de dezembro de 2024, a Autostar representava as marcas BMW (3 lojas), Volvo (2 lojas), Harley Davidson (2 lojas), Jaguar/Land Rover (2 lojas), Mini (3 lojas), KTM (1 loja) e Triumph (2 lojas).

Em relação ao subsegmento Veículos Premium, a Companhia atuava, em 31 de dezembro de 2024, por meio de 99 concessionária presentes em 19 cidades nos estados de São Paulo e Maranhão, sendo 18 concessionárias Volkswagen do Brasil, todas localizadas em São Paulo; 5 concessionárias Fiat, sendo 4 localizadas em São Paulo e 1 no Maranhão; 1 concessionária Chery, localizada no Maranhão; 2 concessionárias Jeep, sendo 1 localizada em São Paulo e 1 no Maranhão, 1 concessionária RAM, ambas localizadas em São Paulo; 12 concessionárias Peugeot e Citroën, das quais 10 são localizadas em São Paulo e 2 no Maranhão; 3 concessionárias General Motors, todas localizadas no Maranhão; 7 concessionárias Honda, todas localizadas em São Paulo; 1 concessionária Kia, localizada no Maranhão; 5 concessionária Renault, 1 localizada no Maranhão e

4 localizadas em São Paulo; 9 concessionárias Toyota, todas localizadas em São Paulo; 5 concessionárias BYD, das quais 4 são localizadas em São Paulo, 1 no Maranhão; e 7 concessionárias GWM, todas localizadas em São Paulo; 2 concessionárias Jeep, 1 localizada em São Paulo e 1 no Maranhão; 1 concessionária Ford, localizada em São Paulo; 1 concessionária RAM em São Paulo e 1 unidade de atendimento de Funilaria em São Paulo. A Companhia atuava também, em 31 de dezembro de 2024, com 21 revendas de seminovos, 16 localizadas em São Paulo e 5 localizadas no Maranhão.

Número de concessionárias de veículos leves por região:



Negócio de Veículos pesados

A Companhia realiza a venda de veículos pesados (incluindo caminhões, tratores, máquinas e equipamentos), novos e seminovos por meio de 60 concessionárias. A AUTOMOB representa as seguintes marcas: (i) Volkswagen (comercialização de caminhões e ônibus); (ii) Komatsu e HM Emplilhadeiras (comercialização de máquinas linha amarela); e (iii) Fendt e Valtra (comercialização de máquinas agrícolas). Além disso, realiza serviços de mecânica nas dependências da maioria das lojas, proporcionando ao cliente serviços de manutenção, peças, funilaria e pintura automotiva.

Em relação ao subsegmento Caminhões e Ônibus, a Companhia, atuava, em 31 de dezembro de 2024, por meio de 20 lojas da marca Volkswagen.

Em relação ao subsegmento Máquinas e Equipamentos, a Companhia, atuava, em 31 de dezembro de 2024, por meio de 20 lojas concessionárias da marca Valtra, 14 concessionárias da marca Fendt e 6 concessionárias da marca Komatsu e HM Emplilhadeiras.



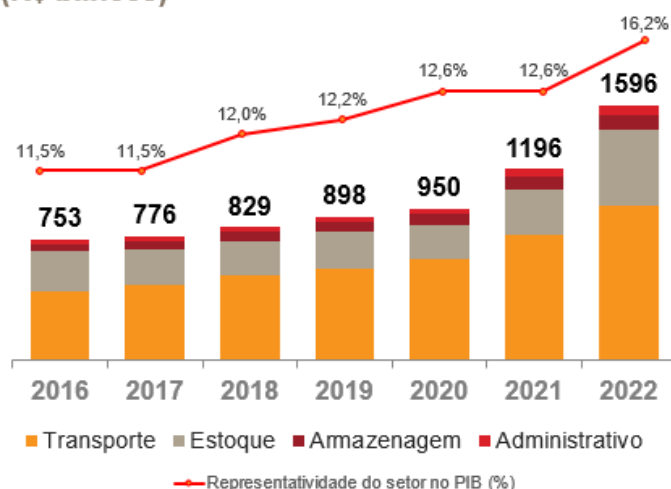
(ii) Condições de competição nos mercados

JSL

O mercado de logística é bastante pulverizado, com 699 mil players entre empresas e autônomos dos mais diferentes portes e segmentos de atuação, sendo muitas vezes de origem familiar, compostos, principalmente, por transportadores e operadores logísticos internacionais e nacionais. Embora vasto seja o mercado endereçável, com R\$1.596 bilhões em custos logísticos gastos em 2022, baixo ainda é sua penetração, correspondendo à 16,2% do PIB total (R\$9,9 trilhões em 2022, segundo o IBGE), de acordo com o Relatório ILOS desses R\$1.596 bilhões, R\$ 1.251 bi representam o potencial total do mercado da JSL, sendo R\$ 324 bi em operações dedicadas, R\$ 683 bi em transporte de cargas, R\$ 146 bi em Distribuição Urbana e R\$ 98 bi em Armazenagem.

Custos Logísticos - 2022 (R\$ bi)

Evolutivo dos custo logísticos por atividade (R\$ bilhões)



OPERAÇÕES DEDICADAS	COMMODITIES	R\$ 105 Bi	R\$ 324 Bi
	LOGÍSTICA INTERNA	R\$ 211 Bi	
	FRETAMENTO ²	R\$ 8 Bi	
TRANSPORTE DE CARGAS			R\$ 683 Bi
DISTRIBUIÇÃO URBANA	INDÚSTRIA	R\$ 20 Bi	R\$ 146 Bi
	VAREJO FÍSICO	R\$ 110 Bi	
	E-COMMERCE	R\$ 16 Bi	
ARMAZENAGEM			R\$ 98 Bi
TOTAL			R\$ 1,3 Tri

Fonte: Relatório ILOS 2022 e IBGE

Entendemos que a pulverização do mercado de logística cria oportunidades para consolidação, dado o alto nível de informalidade ainda percebido entre os participantes do setor. Muito embora a profissionalização tenha crescido nos últimos anos, reforçada pelo projeto de adoção compulsória do conhecimento de transporte eletrônico implantado em 2012 pelas Secretarias da Fazenda e Receita Federal, muitas são as vantagens percebidas para a JSL, entre crescimento orgânico e inorgânico.

Importante também frisar a tendência de consolidação no mercado internacional, passível de ser replicada no mercado local. Nos Estados Unidos, os 10 maiores players logísticos possuem aproximadamente 34,4% de market share no mercado de 3PL, sendo o maior deles, detentor de uma fatia aproximada de 7,0%, segundo dados do IBIS2 World de 2020. Também na União Europeia, 32,0% de market share são restritos aos 10 maiores players, de acordo com dados do JP Morgan de 2019, sendo o maior deles, correspondente a 9% de share.

Quando se trata de logística integrada diversificada, não se encontra um único concorrente que possua toda a linha de negócios da JSL. Nos segmentos de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística Dedicada de Cargas Rodoviárias, alguns de nossos principais concorrentes são: Tegma, Sequoia, BBM, Transporte Rodoviário 1500, VIX, Gafor, Belmok, BBS, Ceva Logistics, Coopercarga, Luft, Fedex, AGV, Cargo Lift, Scapini, BHM, Graneleiro e Della Volpe. Já no segmento de armazenagem, os principais concorrentes são a DHL e Kuehne + Nagel. Em relação ao segmento de logística interna, o principal concorrente no setor automobilístico é a Sesé e nos demais setores da economia em que atuamos, os principais concorrentes são a In House e Manserv. Nos serviços de Fretamento, enfrentamos concorrência dos grupos Breda, Constantino, Belarmino e Ruas, dentre outros.

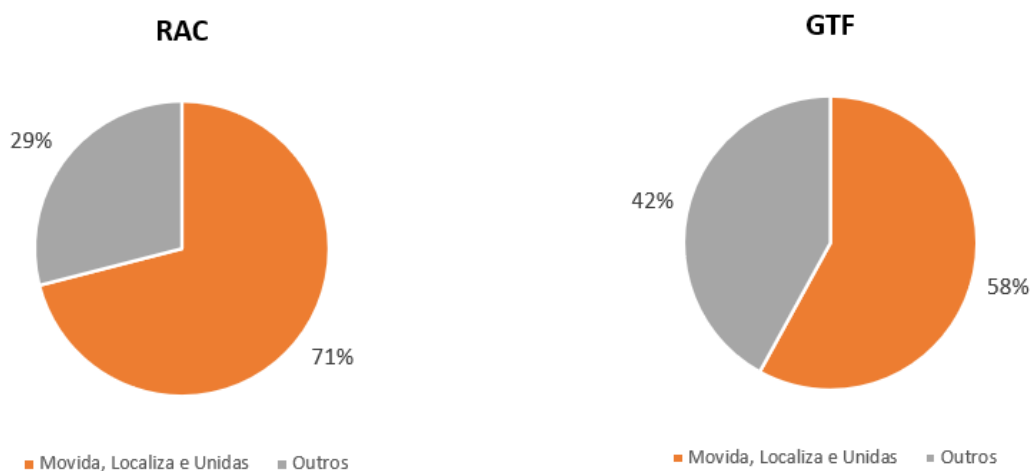
Movida

Baixa Concentração de Mercado

De acordo com estudos da Associação Brasileira de Locadoras de Veículos - ABLA, há mais de 18 mil empresas no setor de locação de veículos no Brasil em 2024 (locadoras sem serviço de motorista), sendo os principais concorrentes da Movida: Localiza Rent a Car S.A., Unidas S.A., LM Frotas, ALD Brasil e Arval Brasil. Assim, a Movida enfrenta concorrência de veículos nacionais e internacionais, de vários tamanhos, regionais e de pequeno porte, nos segmentos de RAC e GTF. Ao longo dos últimos anos houve um aumento de concentração no mercado, e com isso as vantagens competitivas das maiores concorrentes ficou cada vez mais evidente, entre elas escala de compra, capilaridade, força da marca, eficiência operacional, entre outras.

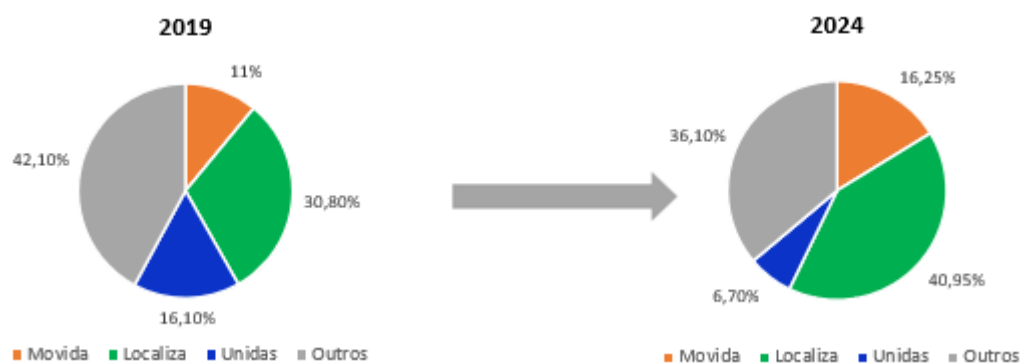
O mercado brasileiro caminha na direção de mais concentração como o americano, conforme comparativo gráfico abaixo que mostra que a concentração do mercado americano é ainda mais alta, com cinco das maiores marcas de locação de carros consolidadas em duas grandes holdings – a Enterprise e a Hertz, que junto à Avis, concentram 94% do mercado.

Concentração do Mercado Brasileiro em Tamanho de Frota em 2024



Fonte: Dados operacionais Movida e Anuário ABLA

Comparação da Evolução do Market Share em tamanho de Frota



Fonte: Dados operacionais Movida e Anuário ABLA

Os dados analisam a quantidade de diárias de cada um dos principais players de mercado, e ao ver a evolução dos períodos tem-se uma tendência de manutenção da concentração de mercado.

Vamos

Locação de veículos pesados

O mercado brasileiro de locação de caminhões, máquinas e equipamentos encontra-se em um estágio embrionário, com poucas empresas participantes e uma baixa penetração no mercado de veículos pesados, o que gera espaço de crescimento para todos os competidores. Além disso, há diferenças significativas entre as atuais empresas do mercado no que se refere ao tipo de ativo oferecido, nível/qualidade de serviço oferecido, marca dos ativos oferecidos, entre outros.

Ao final de 2024, de acordo com o Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos, divulgado em 2025 pela ABLA, a frota de caminhões em locação no Brasil totalizou 59,7 mil veículos pesados (caminhões, ônibus e micro-ônibus), de um total de aproximadamente 2,2 milhões de caminhões. No mesmo período, a frota da Vamos correspondia a 40,5 mil ativos, incluindo caminhão-trator, caminhões, implementos, veículos utilitários e ônibus. Dessa forma, é possível concluir que o market share da Vamos está em aproximadamente 68%.

Adicionalmente, conforme já mencionado, a VAMOS foi responsável por quase 60% dos emplacamentos de caminhões nos últimos três anos, confirmando a nossa liderança e pioneirismo no setor de locação de pesados.

Outros fatores que influenciam o comportamento dos mercados de atuação da Vamos

Benefícios fiscais ou Subsídios

Não é prática no mercado em que a Vamos atua a concessão de benefícios fiscais e subsídios, de modo que não usufrui de nenhum benefício fiscal.

Situações de monopólio ou oligopólio

O mercado de atuação da Vamos não é caracterizado pela presença de monopólio ou oligopólio.

Custo de matéria prima e outras despesas

Nos contratos de locação da Vamos em que ela oferece o serviço de manutenção da frota, preventiva e corretiva, utiliza insumos adicionais, tais como, peças de reposição, lubrificantes, pneus, entre outros. Embora esses insumos não costumem apresentar variações bruscas em seus preços, a Vamos procura mitigar o risco relativo à volatilidade dos preços dos seus insumos por meio da inclusão de cláusulas de reajuste anual, com base na inflação do período, nos contratos celebrados com seus clientes.

Dependência de tecnologia

O modelo de negócios da Vamos não é dependente de tecnologia.

AUTOMOB

Em 2024, o volume de emplacamento de veículos leves comercializados nos 5 estados de atuação da AUTOMOB totalizou aproximadamente 1,02 milhão, o que representa uma participação de 41,4% no mercado nacional de emplacamento de veículos leves. Em 31 de Dezembro de 2024, a AUTOMOB detinha uma participação no mercado nacional de veículos novos e comerciais leves de 1,9% em 2024, sendo que a participação no canal de Vendas Diretas ficou em 8,9% e no canal de varejo ficou em 2,2%.

O mercado de veículos novos leves está entre os mais competitivos no cenário mundial, com empresas globais de alta capacidade comercial. A montadora Fiat é líder na comercialização de Veículos Premium, com uma participação de mercado nacional de 20,98% no ano de 2024. Para os Veículos de Luxo, a montadora BMW mantém liderança de mercado há 7 anos no Brasil.

Já para o setor de motos, a Honda lidera com uma participação de mercado de 68,62% no ano de 2024, porém para o setor de Motos de Luxo, a BMW é líder desde 2020.

Acumulado 2024

 AUTOMÓVEIS + COMERCIAIS LEVES			
	Fabricante	Quant.	Part.
1°	FIAT	521.282	20,98%
2°	VW	400.414	16,11%
3°	GM	314.956	12,68%
4°	HYUNDAI	206.029	8,29%
5°	TOYOTA	203.793	8,20%
6°	RENAULT	139.288	5,61%
7°	JEEP	121.287	4,88%
8°	HONDA	91.450	3,68%
9°	NISSAN	87.434	3,52%
10°	BYD	76.811	3,09%
11°	CAOA CHERY	60.929	2,45%
12°	FORD	48.311	1,94%
13°	CITROEN	33.885	1,36%
14°	RAM	29.475	1,19%
15°	GWM	29.219	1,18%
16°	PEUGEOT	28.076	1,13%
17°	MITSUBISHI	22.225	0,89%
18°	BMW	16.186	0,65%
19°	VOLVO	8.641	0,35%
20°	M.BENZ	8.473	0,34%
21°	PORSCHE	6.263	0,25%

 MOTOS			
	Fabricante	Quant.	Part.
1°	HONDA	1.287.197	68,62%
2°	YAMAHA	333.146	17,76%
3°	SHINERAY	76.961	4,10%
4°	MOTTU	52.769	2,81%
5°	HAOJUE	18.549	0,99%
6°	AVELLOZ	18.121	0,97%
7°	ROYAL ENFIELD	17.253	0,92%
8°	BMW	15.085	0,80%
9°	TRIUMPH	12.209	0,65%
10°	BAJAJ	11.087	0,59%
11°	KAWASAKI	9.080	0,48%
12°	DAFRA	4.862	0,26%
13°	SUZUKI	2.370	0,13%
14°	ZONTES	2.316	0,12%
15°	BULL	2.300	0,12%
16°	VMOTO	2.209	0,12%
17°	H.DAVIDSON	1.962	0,10%
18°	DUCATI	1.177	0,06%
19°	GCX	1.074	0,06%
20°	ROTOM	375	0,02%
21°	WATTS	373	0,02%

Fonte: Dados de Mercado – Fenabrave/2024.

Principais concorrentes

Os principais concorrentes da AUTOMOB são concessionárias de veículos leves nas localidades em que a AUTOMOB atua, com destaque para os seguintes grupos, de acordo com os subsegmentos de vendas em que AUTOMOB atua:

Segmento		
Veículos de Luxo	Veículos Premium	Motos de Luxo (+500 cc)
Stuttgart Porsche, com concessionária localizada em São Paulo.	Grupo Caoa, com concessionárias localizadas em todos os estados brasileiros.	Top Car, com concessionárias localizadas em Santa Catarina e Rio Grande do Sul.
Eurobike, com concessionárias localizadas em São Paulo, Brasília e Goiânia.	Grupo Parvi, com concessionárias localizadas no Espírito Santo, Maranhão, Amazonas, Rio Grande do Norte, Pará, Ceará e Piauí e em Brasília, Bahia e Pernambuco.	Triple T Distribuidora De Veículos, com concessionária localizada em São Paulo.
Agulhas Negras, com concessionária localizadas em São Paulo.	Grupo Gnc com concessionárias localizadas em Minas Gerais, Bahia, Alagoas, Ceará e Pará.	Edisa – Comercio De Motos, com concessionárias localizadas em Santa Catarina e Rio grande do Sul.
Grand Brasil, com concessionárias localizadas em São Paulo.	Grupo Dahruj, com concessionárias localizadas em São Paulo.	Euro Motors, com concessionárias localizadas em São Paulo.
Top Car, com concessionárias localizadas em Santa Catarina e Rio Grande do Sul.	Grupo Servopa, com concessionárias localizadas no Paraná e Rio Grande do Sul.	Eurobike, com concessionárias localizadas em São Paulo, Brasília e Goiânia.

Outros fatores que influenciam o comportamento dos mercados de atuação da Companhia

A AUTOMOB enfrenta um mercado altamente dependente de inovação tecnológica e adaptabilidade às tendências e preferências dos consumidores e da indústria global. Além da concorrência de novos produtos e montadoras no mercado de veículos novos, fatores como a escassez de insumos, como microchips, e estímulos governamentais, como benefícios fiscais, também influenciam o comportamento do mercado.

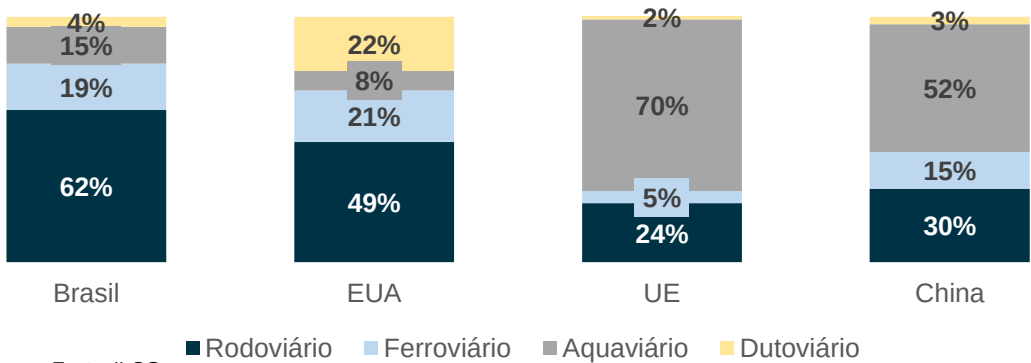
Negócio de Veículos pesados

O MERCADO DE CAMINHÕES NO BRASIL

Em 2024, o Brasil foi o sétimo maior mercado na produção de caminhões no mundo com a comercialização de mais de 122 mil caminhões novos, resultando em um crescimento de 17,3% em relação a 2023. A Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) estima um crescimento de vendas de caminhões de 4,5% para 2025, atingindo um volume de vendas de 127 mil caminhões novos.

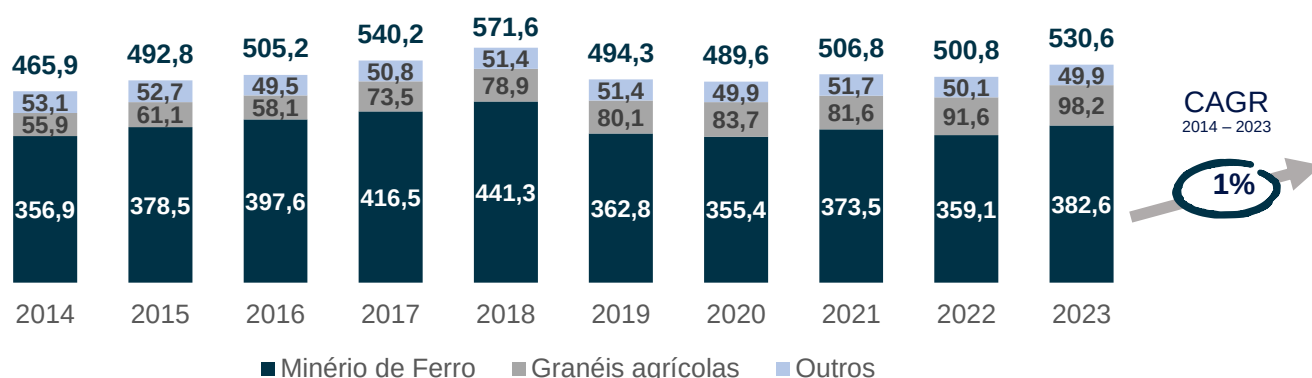
Este expressivo volume de vendas de caminhões no Brasil reflete a matriz de transporte concentrada no setor rodoviário. Segundo o Plano Nacional de Logística 2035 elaborado pela Infra S.A., vinculada ao Ministério dos Transportes, o modal rodoviário representou 66% do volume de carga transportada no Brasil em 2017, ou mais de três vezes o modal ferroviário. A dimensão continental do país combinado com uma população de mais de 212 milhões de habitantes em 2024 distribuída em 5.568 municípios, contribuem para explicar a alta dependência do Brasil com relação ao modal rodoviário.

Matriz de transportes nos países



Além disso, diferente de outros países como os Estados Unidos, o modal ferroviário brasileiro é utilizado principalmente para o transporte de commodities como minério de ferro, grãos (soja, milho), carvão, produtos siderúrgicos e fertilizantes. Em 2024, as commodities (minério de ferro e graneis agrícolas) representaram ~91% do volume transportado pelo sistema ferroviário brasileiro e este cenário apresentou poucas mudanças nos últimos anos. O sistema ferroviário para o transporte de carga tem baixa capilaridade e tem como o destino final os portos brasileiros como Santos, Paranaguá e Itaquí, reforçando o viés exportador da carga transportada. Dessa forma, existe uma baixa competição como modal rodoviário para o transporte de produtos industriais ou de maior valor agregado.

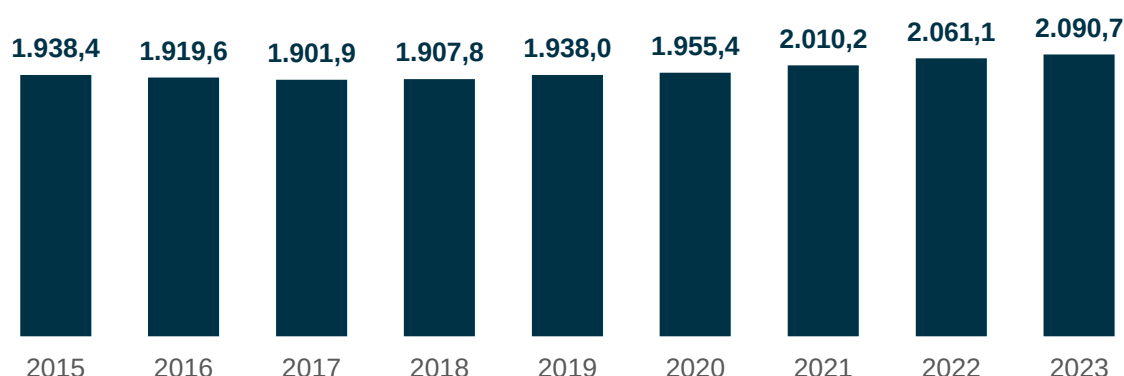
Movimentação de cargas pelo modal ferroviário (milhões de Tonelada Útil)



Fonte: Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL).

Como consequência da elevada representatividade do modal rodoviário, o Brasil tem uma frota circulante de 2,1 milhões caminhões, segundo estimativa do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

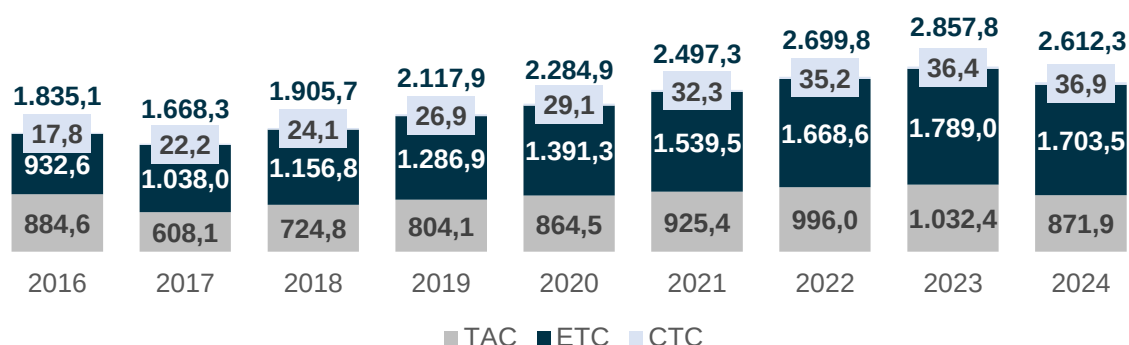
Frota circulante de caminhões no Brasil (mil unidades)



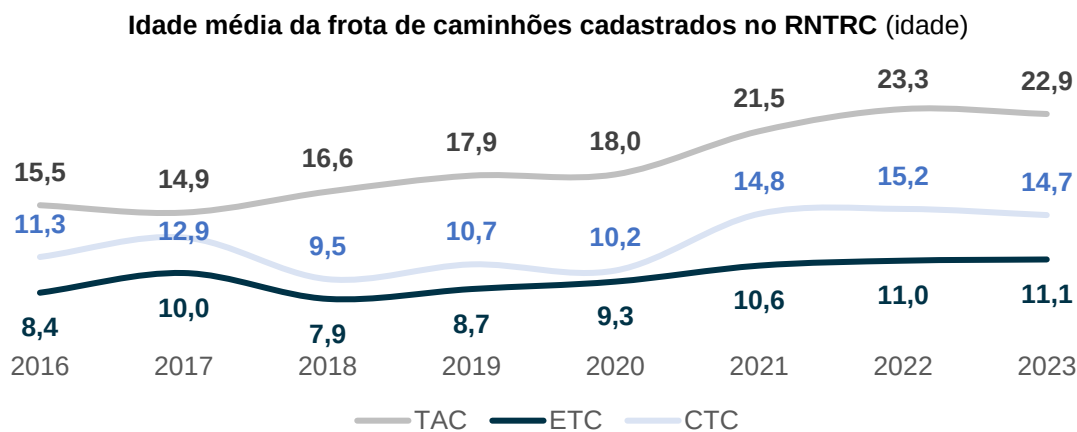
Fonte: Anfavea.

Segundo os dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviaros de Carga (RNTRC) divulgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a frota de caminhões em circulação pode ser classificada em três grupos: 1) Transportador Autônomo de Cargas (TAC), 2) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) e Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC). Estes dados demonstram que a idade média elevada da frota de caminhões no Brasil é em grande parte explicada pelos TACs, cuja idade média da frota de caminhões está em 23 anos, 2,1x e 1,6x acima da idade média das frotas de ETCs e CTCs.

Frota de caminhões cadastrados no RNTRC (mil unidades)

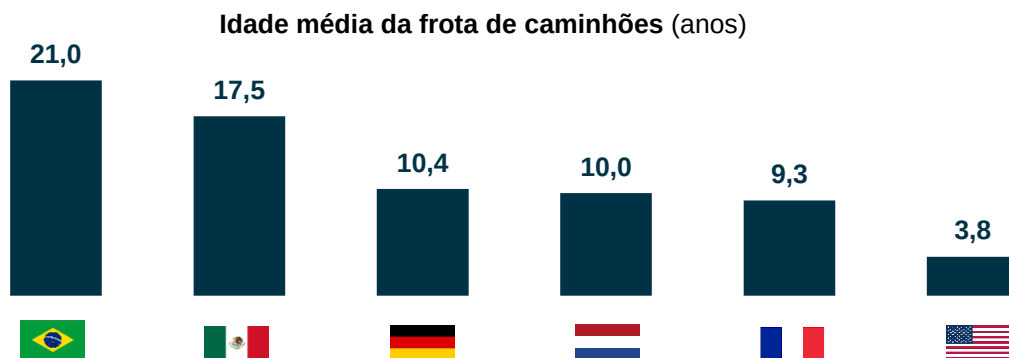


Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.



Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

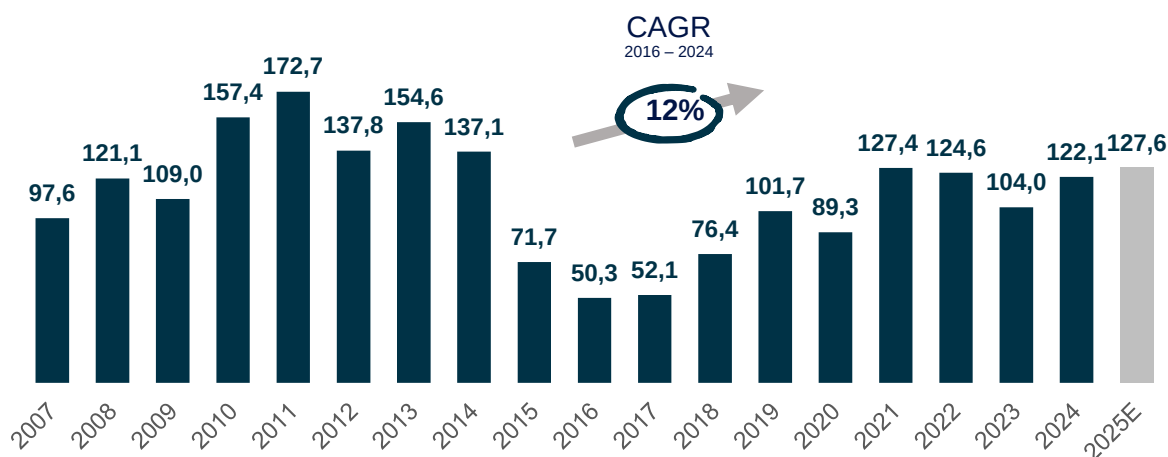
Apesar do expressivo volume de venda de caminhões novos nos últimos anos e da leve redução da idade média da frota de 21,7 anos em 2023 para 21,0 anos em 2024, a idade média da frota de caminhões no Brasil é muito superior ao apresentado por outros países como México, China, Estados Unidos e Alemanha.



Fontes: Fenabreve, OECD, ACEA e ATRI.

Apesar do processo sucateamento natural de uma parte da frota de caminhões, o volume vendas de caminhões novos não atingiu a quantidade mínima para reduzir a idade média da frota brasileira. Isto foi possível apenas durante o período de vigência (2009-2015) do Programa de Sustentação do Investimento (PSI) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que tinha como intuito de financiar a produção e aquisição de máquinas e equipamentos no Brasil com custo financeiro subsidiado. O fim deste programa, combinado com o período de recessão econômica no Brasil (2015-2016), ocasionou forte impacto no volume de venda de caminhões novos no país. Além disso, em 2023, passou a vigorar no Brasil, a fase 8 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve) com o intuito de reduzir a emissão de gases de efeito estufa por veículos automotores. A expectativa de aumento de preço de caminhões novos em 2023 gerou um efeito de compra antecipada em 2022, o que explica a queda de 16,5% no volume de vendas em 2023.

Evolução dos emplacamentos de caminhões no Brasil (mil unidades)



Fonte: Fenabrave.

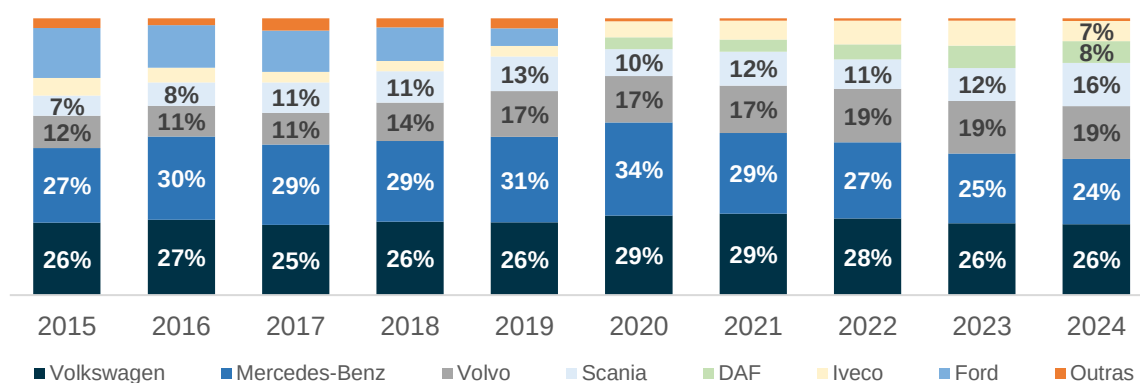
Além do Proconve 8, que é similar ao padrão Euro 6 na Europa, o governo Federal lançou o Programa de Aumento de Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), que tem como objetivo renovar e reciclar veículos pesados com mais de 30 anos, reduzindo emissões de poluentes e custos logísticos ao mesmo tempo que aumenta a eficiência e a competitividade e segurança viária.

INVESTIMENTO NO BRASIL E CAPACIDADE DE PRODUÇÃO

O mercado expressivo de veículos pesados no Brasil justifica a produção local. Este fato é confirmado pela presença plantas de manufatura das principais montadoras de caminhões como no caso da Volkswagen Caminhões e Ônibus, Mercedes-Benz, Scania, Volvo, Iveco e DAF.

Nos últimos anos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus tem se mantido líder do mercado nacional de caminhões, com aproximadamente 26% de participação de mercado, em função de seu portfólio completo de produtos.

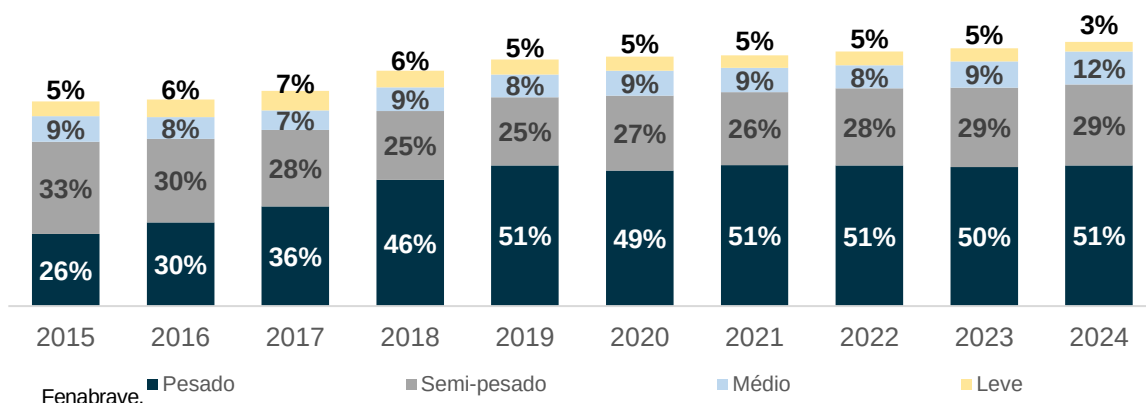
Market share das montadoras de caminhão no Brasil (%)



Fonte: Fenabrave.

O subsegmento de caminhões pesados no Brasil é o mais representativo, correspondendo por cerca de 50% do total dos caminhões vendidos desde 2019. Essa participação evidencia a demanda constante por veículos com grande capacidade de transporte, que são utilizados para o transporte de grandes volumes e pesos em longas distâncias, essenciais para o transporte de produtos agrícolas e industrial.

Emplacamento por subsegmentos no Brasil (%)



Segundo a Anfavea, os caminhões são classificados da seguinte forma:

- **Pesados:** Peso Bruto Total (PBT) maior ou igual a 15 toneladas, sendo Caminhão-chassi com PBT ≥ 15 t e Capacidade Máxima de Tração (CMT) > 45 t e Caminhão-trator com PBT ≥ 15 t e Peso Bruto Total Combinado (PBTC) ≥ 40 t;
- **Semi-pesados:** PBT maior ou igual a 15 toneladas, sendo Caminhão-chassi com PBT ≥ 15 t e CMT ≤ 45 t e Caminhão-trator com PBT ≥ 15 t e PBTC < 40 t;
- **Médios:** PBT igual ou maior que 10 toneladas e menor que 15 toneladas;
- **Leves:** PBT igual ou maior que 6 toneladas e menor que 10 toneladas.

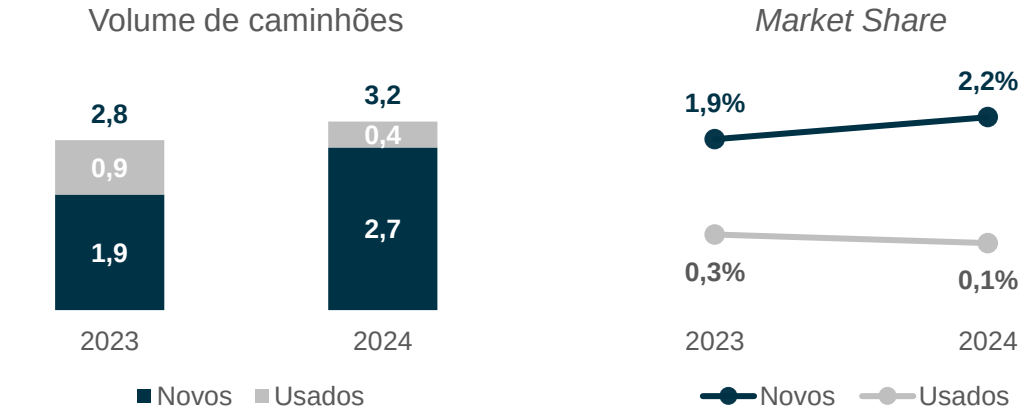
Em razão da Lei Ferrari (Lei nº 6.729/79), o mercado brasileiro de comercialização de veículos novos, peças e serviços exige a atuação de uma rede de concessionárias autorizadas. Dessa forma, as concessionárias se consolidam como o canal exclusivo para distribuição de veículos no país, assegurando serviços padronizados em todo território nacional e fortalecendo a experiência e confiança do consumidor nos produtos das montadoras.

A AUTOMOB se destaca por ter a maior rede de concessionárias da marca Volkswagen no Brasil, com estrutura focada no atendimento de vendas e pós-vendas. A liderança da AUTOMOB como maior grupo de concessionárias Volkswagen/MAN do Brasil, aliada à distribuição estratégica das lojas que estão presentes em estados relevantes da economia brasileira, se traduzem em crescimento das vendas.

A AUTOMOB comercializou 3,2 mil caminhões novos e usados em 2024, crescimento de 11,1% em relação ao ano anterior. A AUTOMOB registrou uma Receita Bruta de R\$1,8 bilhão por meio da comercialização de caminhões em 2024, cerca de 16% da Receita Bruta total do ano, crescimento de 37% em relação a 2023.

Mesmo sendo o maior grupo de concessionárias do Brasil, o market share da AUTOMOB de caminhões novos em 2024 foi de apenas 2%. O número de concessionárias de caminhão no Brasil totalizou 479 em 2024, o que demonstra a oportunidade de crescimento em um mercado pulverizado.

AUTOMOB: Evolução da comercialização de caminhões (mil unidades) e Market Share (%)

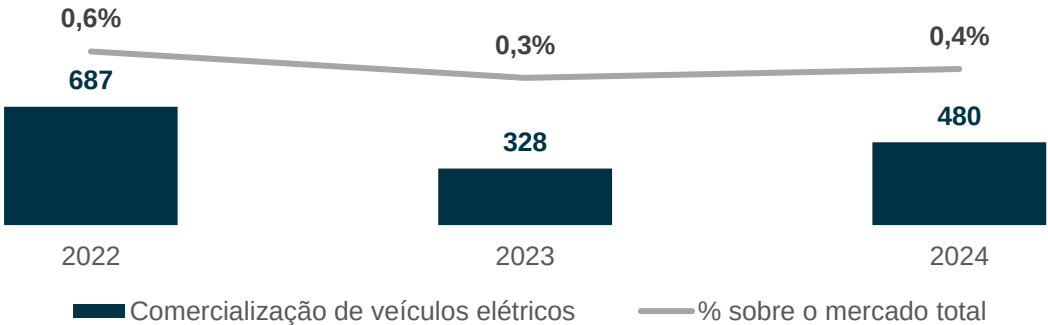


Fonte: Companhia.

CAMINHÕES ELETRICOS NO BRASIL

Diferentemente do mercado de veículos leves, o mercado de caminhões elétricos ainda é pouco representativo no Brasil. Em 2024, foram 480 unidades comercializadas, o que representa cerca de 0,4%. Alguns fatores que contribuem para essa baixa representatividade incluem a autonomia limitada dos veículos, a falta de uma rede ampla de carregadores e a durabilidade das baterias. A tecnologia de caminhões elétricos ainda está em fase inicial de desenvolvimento, ao passo que esse tipo de veículo poderá ter maior relevância conforme novas tecnologias sejam desenvolvidas, o que não acreditamos que ocorra no curto prazo no Brasil. Além disso, existem diversas alternativas que utilizam fontes de energia renováveis e que podem se tornar mais relevantes que a tecnologia elétrica, como caminhões movidos a biometano, hidrogênio, biodiesel, entre outros.

Evolução dos emplacamentos de caminhões elétricos no Brasil (unidades)



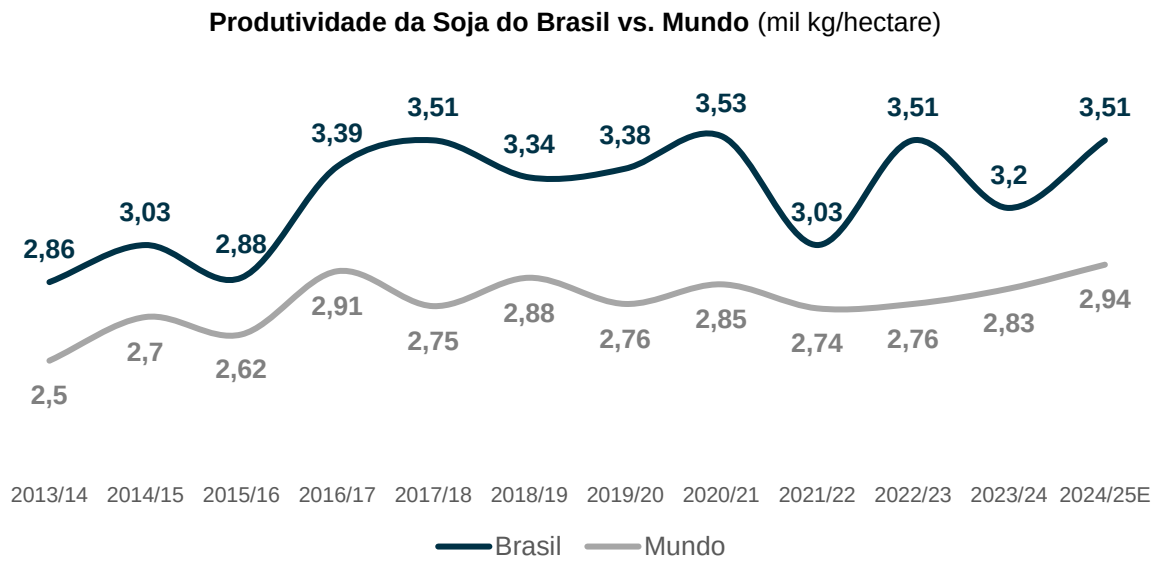
Fonte: Fenabrave

O MERCADO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS AGRÍCOLAS NO BRASIL

O agronegócio é essencial para a economia do Brasil, sendo muito importante para o desenvolvimento de diversas regiões do país, criação de postos de trabalho, além de ser um dos setores mais importantes para o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. Segundo o Cepea e a CNA, o PIB do agronegócio correspondeu por 23,2% do PIB brasileiro em 2024.

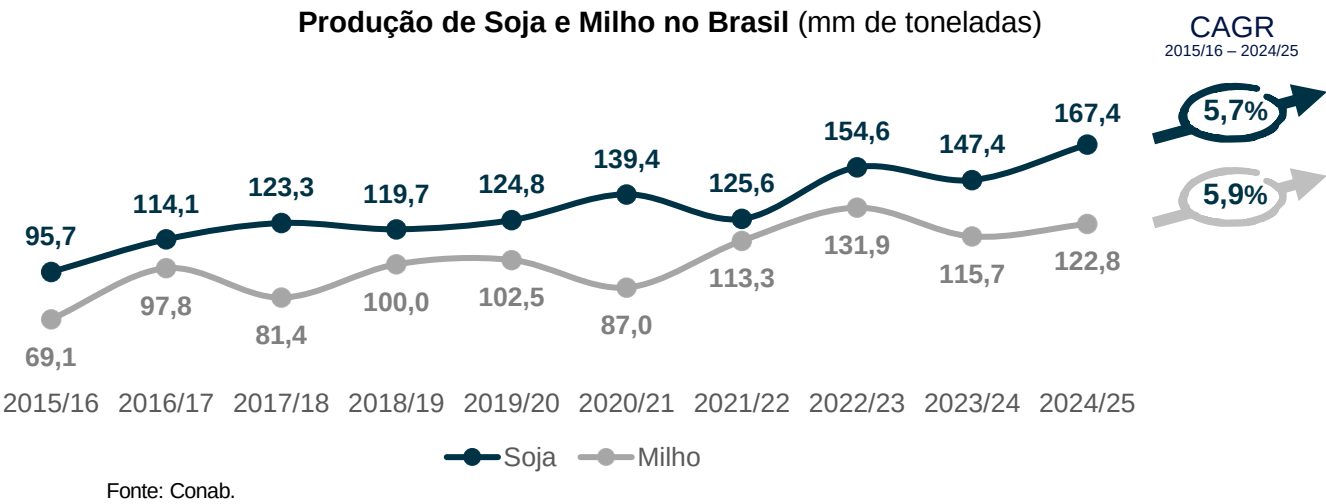
Além disso, o agronegócio do Brasil se destaca pela sua alta produtividade. Para tal desempenho, é imprescindível a utilização de máquinas e equipamentos agrícolas com alta tecnologia, o que resulta no fomento do mercado de comercialização desses ativos. Em 2024, foram mais de 46 mil máquinas e equipamentos agrícolas comercializados no país.

O Brasil liderou a produtividade agropecuária mundial entre 187 países de 2000 e 2019, segundo o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA). A produtividade da produção de soja do Brasil, por exemplo, é 18% superior à produção mundial desde a safra de 2013/14, em média.



Além da representatividade no mercado nacional, o agronegócio do Brasil é destaque no cenário mundial, sendo o maior exportador de diversos tipos de commodities agrícolas, como soja, café, açúcar, suco de laranja, entre outros. Essa liderança é reflexo de diversas vantagens competitivas que o Brasil possui como: (i) vasta extensão territorial de áreas onde é possível desenvolver agricultura; (ii) clima favorável para cultivo de diferentes culturas; e (iii) abundância de recursos hídricos. Essas características são responsáveis por posicionar o Brasil como um dos principais líderes no agronegócio mundial atual, e garantem que essa dominância seja mantida para os próximos anos, dada a escassez de países que compartilham vantagens competitivas similares às do Brasil.

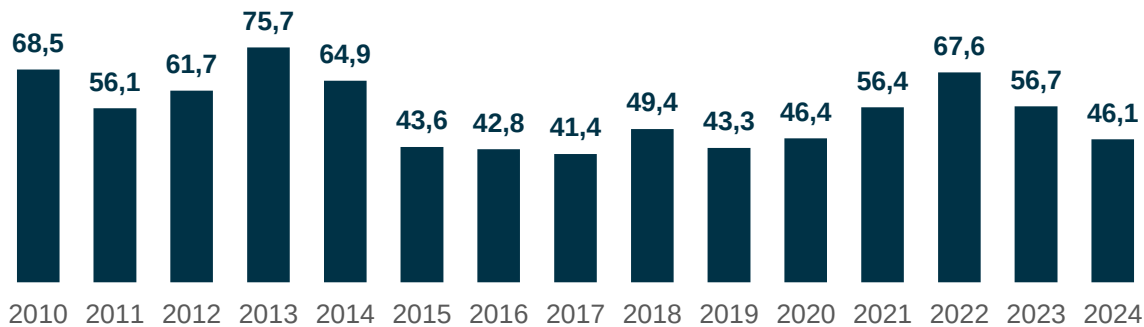
Essa dominância se traduz através da expansão da produção de dois principais produtos agrícolas do Brasil, soja e milho, que cresceram 75% e 78% na comparação da safra de 2024/25 em relação a 2015/2016, respectivamente. Ao longo dessas dez safras, a soja cresceu 5,7% ao ano em média, enquanto o milho cresceu 5,9% ao ano, de acordo com dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).



Para 2025, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) aponta para um crescimento de até 5% no PIB agropecuário, impulsionado pelo aumento da produção primária agrícola, com destaque para os grãos, crescimento da indústria de insumos e da agroindústria exportadora. Esse crescimento pode representar uma oportunidade para o setor de comercialização de máquinas e equipamentos agrícolas, dada a alta mecanização, escala e produtividade do agronegócio brasileiro.

Em 2024, foram mais de 46 mil máquinas e equipamentos agrícolas comercializados, queda de 18,7% em relação a 2023. O desempenho de 2024 pode ser explicado principalmente pela queda do preço de commodities, efeitos climáticos adversos que afetaram algumas áreas produtoras e alta taxa de juros, resultando no recuo de 2,19% o PIB do ramo agrícola, segundo o Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea).

Evolução dos emplacamentos de máquinas agrícolas no Brasil (mil unidades)



Fonte: Fenabrave.

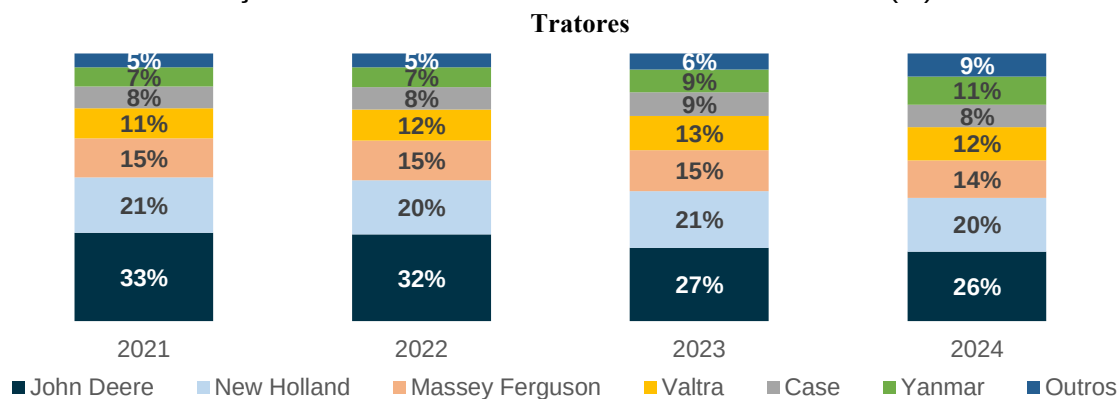
Os recursos do Plano Safra são outro fator que pode ser importante para a recuperação do volume de vendas em 2025. O Plano Safra, política pública para subsídio de crédito para apoiar produtores rurais na aquisição de insumos, máquinas e equipamentos, deverá ser recorde para a safra de 2025/2026. O Plano Safra de 2024/2025 totalizou R\$508,6 bilhões. A proposta da Secretaria da Agricultura do Paraná para o governo federal é de R\$597,1 bilhões para o plano safra 2025/2026, o que representaria um aumento de 17,4% em relação ao montante destinado à safra anterior.

INVESTIMENTO NO BRASIL E CAPACIDADE DE PRODUÇÃO

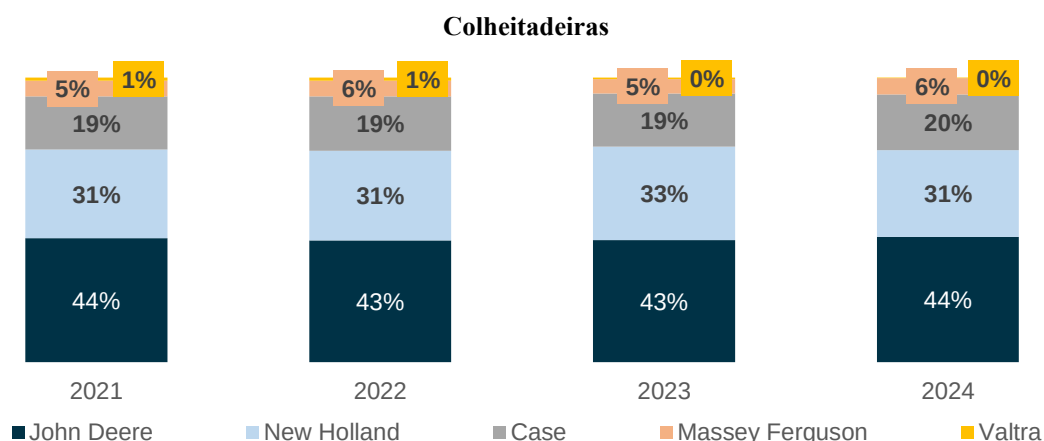
Para atender a forte demanda nacional, o Brasil conta com mais de 950 concessionárias de máquinas e equipamentos, entre as marcas presentes no Brasil estão a AGCO, Agrale, Caterpillar, CNH, entre outras.

A marca Valtra foi a primeira fábrica de tratores a se instalar na América do Sul (em 1960). A marca possui uma linha completa de tratores, colheitadeiras, pulverizadores e plantadeiras; com atuação concentrada nos mercados sucroalcooleiro, grãos, cafeicultura e citricultura. A AUTOMOB possui 20 concessionárias da Valtra, sendo que a marca representou 12% das vendas de tratores em 2024. A líder na comercialização desse tipo de ativo em 2024 foi a John Deere.

Evolução do *market share* das montadoras no Brasil (%)



Fonte: Gráfico elaborado pela Companhia com dados da AssoreVal.



Fonte: Gráfico elaborado pela Companhia com dados da AssoreVal.

A AUTOMOB se destaca por meio de sua rede de 41 lojas de máquinas e equipamentos uma ampla gama de produtos como tratores, plantadeiras, colheitadeiras, pulverizadores, tratores de esteira, escavadeiras, rolos compactadores, entre outros. Essa gama de produtos é fundamental para atender seus clientes que atuam principalmente na produção de soja, milho, cana-de-açúcar e trigo.

As concessionárias da AUTOMOB estão localizadas nos principais estados produtores de produtos agrícolas, que representam em conjunto 48% da produção agrícola do Brasil.

Concessionárias de máquinas e equipamentos do AUTOMOB - 2024

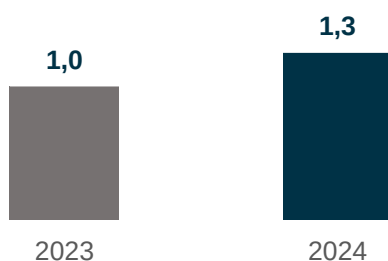


A AUTOMOB comercializou 1,3 mil máquinas e equipamentos agrícolas em 2024, o que representa um crescimento de 25,3% em relação ao ano anterior. A AUTOMOB registrou uma Receita Bruta de R\$1,4 bilhão por meio da comercialização de máquinas e equipamentos em 2024, cerca de 12% da Receita Bruta total do ano.

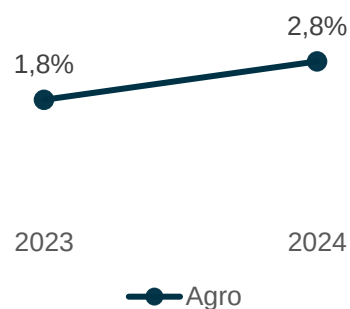
Mesmo sendo o maior grupo de concessionárias do Brasil, o market share da AUTOMOB de máquinas agrícolas em 2024 foi de apenas 2,8%.

AUTOMOB: Evolução da comercialização de máquinas e equipamentos agrícolas (mil unidades) e *Market Share* (%)

Volume de máquinas e equipamentos agrícolas



Market Share



Fonte: Gráfico elaborado pela Companhia. Dados de market share com base em dados da Fenabrave

Outros fatores que influenciam o comportamento dos mercados de atuação da AUTOMOB

A AUTOMOB enfrenta um mercado altamente dependente de inovação tecnológica e adaptabilidade às tendências e preferências dos consumidores e da indústria global. Além da concorrência de novos produtos e montadoras no mercado de veículos novos, fatores como a escassez de insumos, como microchips, e estímulos governamentais, como benefícios fiscais, também influenciam o comportamento do mercado.

(d) Eventual sazonalidade

JSL

A JSL apresenta sazonalidade em sua receita, principalmente derivada de Transporte rodoviário de cargas e Operações de Logística Dedicada, as quais têm na segunda metade do ano seu período mais aquecido, seguindo a típica tendência de alguns setores onde estão posicionados. O 1º e 2º trimestres geralmente representam o menor em termos de receita no ano, justificado principalmente pela entressafra do setor sucroalcooleiro e férias coletivas de outros setores da economia, como por exemplo, o automobilístico.

Adicionalmente, com o incremento do setor alimentício nos setores de atuação, a sazonalidade se reduz devido à regularidade no consumo, além do advento da época de páscoa no início do ano.

Movida

Por estar sujeita a uma maior procura por locação de veículos em períodos de alta temporada, é possível concluir que a Movida possa apresentar uma eventual sazonalidade em suas receitas relacionadas à locação de veículos para lazer, principalmente em períodos de férias de verão, férias escolares e feriados prolongados, como Natal, Réveillon, Carnaval e Páscoa. Tendo em vista que a Movida tem registrado forte crescimento percentual em suas receitas, em comparação com períodos anteriores, os indicadores da Movida não demonstram com precisão o impacto dos períodos de alta temporada em suas receitas acima mencionados. Desse modo, o crescimento da Movida mitiga o reflexo dos períodos de alta temporada em suas receitas relacionadas à locação de veículos para lazer, dificultando, assim, a identificação de períodos de sazonalidade a partir da análise dos indicadores financeiros da Movida.

Com relação à procura pela locação de veículos para negócios e pelos serviços de gestão e terceirização de frotas, nota-se uma demanda estável ao longo do ano, não havendo picos em suas receitas.

Vamos

Os segmentos de atuação da Vamos não apresentam sazonalidade significativa.

AUTOMOB

Historicamente, o comportamento do mercado de veículos leves apresenta uma melhora nas vendas no decorrer do ano, alcançando no 4 trimestre do ano o melhor desempenho. Nos últimos 7 anos, a média de emplacamentos foi de 22% no primeiro trimestre, em comparação a 27% no último trimestre do ano, conforme dados da FENABRAVE.

Já em relação aos segmentos do negócio de veículos pesados, não apresentam sazonalidade significativa recorrente, no entanto, estão expostas a fatores exógenos, muitas vezes não

controláveis, tais como condições climáticas, cenário de taxa de juros, entre outros.

Em 2024, o agronegócio continuou enfrentando desafios sazonais impulsionados principalmente pelas condições climáticas e altas taxas de juros, que acarretaram em incertezas relacionadas a safra de 2025 e menor disponibilidade de crédito para os produtores agrícolas. Embora a demanda de máquinas e equipamentos da AUTOMOB em 2024 tenha aumentado, a receita bruta da Companhia nesse segmento apresentou redução de 57% em relação ao ano anterior, por conta da redução do preço médio dos veículos vendidos.

(e) Principais insumos e matérias primas: (i) descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável; (ii) eventual dependência de poucos fornecedores; e (iii) eventual volatilidade em seus preços

JSL

Nossos principais fornecedores são os fabricantes de veículos leves, caminhões, máquinas e equipamentos, tais como Volkswagen, Fiat, Ford, GM, Hyundai, Jeep, Mercedes, Audi, Renault, Toyota, Volkswagen/Man, Scania, dentre outros, das quais são adquiridos os ativos para a prestação de serviços aos clientes da JSL. Somos parte em diversos contratos pelos quais contratamos bens e serviços diversos, complementares ou acessórios aos serviços que prestamos, bem como aqueles destinados a suportar nossas atividades administrativas, tais como contratação de Terceiros e Agregados (Prestador de serviço com caminhão próprio, sem vínculo empregatício com a JSL e remunerados por viagem), segurança patrimonial, serviços de limpeza, dentre outros. Esses contratos, quando considerados em conjunto, são relevantes para os nossos negócios.

Não há, todavia, contratos relevantes de bens ou serviços com determinado fornecedor, cuja rescisão ou renegociação possa impactar substancialmente nossos negócios.

Os fornecedores estão sujeitos à legislação aplicável, bem como à fiscalização de órgãos reguladores.

Ressaltamos que os muitos dos nossos fornecedores estão sujeitos à regulamentação expedida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, ao Código Civil, aos órgãos de fiscalização, e respectivas legislações aplicáveis.

A JSL possui uma base pulverizada de fornecedores não havendo concentração em um único fornecedor. Além de ser reflexo da diversificação dos negócios, é parte da estratégia da JSL possuir uma base diversificada de fornecedores. Não dependemos de forma relevante de nenhum de nossos fornecedores para a consecução de nossas atividades.

Cada compra de veículos leves e pesados, máquinas e equipamentos é negociada individualmente, e fatores como preço, condições de pagamento, características do ativo e perfil do ativo no momento da venda são considerados, além do significativo volume de compra, que favorecem a negociação com as montadoras.

Os principais insumos são: combustível, peças e pneus. O principal combustível é o diesel, atrelado à cotação do petróleo, o que, portanto, o torna suscetível a variações no seu preço. Os contratos da JSL em geral, possuem revisão anual para reajuste dos custos, o qual muitas vezes inclui o combustível e lubrificante, podendo, em alguns casos, até ter gatilho automático, dependendo da variação do insumo e do grau de importância para o contrato.

Movida

Os fornecedores principais da Movida são as montadoras, como o Grupo Stellantis, Ford, GM, Hyundai, Mercedes, Renault, Toyota e Grupo Volkswagen, das quais são adquiridos os veículos para a prestação de serviço. Cada compra é negociada individualmente, e fatores como preço, condições de

pagamento, características do veículo e perfil do carro no momento da venda são considerados, além do significativo volume de compra, que favorecem a negociação com as montadoras. As manutenções e aquisições de peças dos veículos são realizadas essencialmente nas redes de concessionárias das montadoras, devido à garantia.

Os fornecedores da Movida estão sujeitos à legislação aplicável, bem como à fiscalização de órgãos reguladores.

A Movida não mantém contratos de longo prazo com as montadoras, mas realiza negociações constantes, normalmente anuais, a fim de ter sempre em sua frota modelos adequados às necessidades dos clientes.

A Movida não depende de forma relevante de nenhum de seus fornecedores para a realização de suas atividades, mas entende que está relativamente suscetível a variações significativas nos preços, assim como todo o mercado. A quantidade relevante de veículos adquiridos pela Movida comparada com a capacidade instalada das montadoras, mitiga essa possível suscetibilidade a volatilidade dos preços dos veículos.

Vamos

A Vamos possui uma base pulverizada de fornecedores não havendo concentração em um único fornecedor. Além de ser reflexo da diversificação geográfica, é parte da estratégia da Vamos possuir uma base diversificada de fornecedores.

Os fornecedores principais da Vamos são os fabricantes de caminhões, máquinas e equipamentos, tais como a Volkswagen, Mercedes, Scania, John Deere, Valtra, entre outros, das quais são adquiridos os ativos para a prestação do serviço de locação aos clientes da Vamos. Cada compra é negociada individualmente, e fatores como preço, condições de pagamento, características do ativo e perfil do caminhão ou máquina no momento da venda são considerados, além do significativo volume de compra, que favorecem a negociação com as montadoras. Os fornecedores da Vamos estão sujeitos à legislação aplicável, bem como à fiscalização de órgãos reguladores.

A Vamos não depende de forma relevante de nenhum de seus fornecedores para a realização de suas atividades, uma vez que trabalha com diversas marcas de ativos, mas entende que está relativamente suscetível a variações significativas nos preços, assim como todo o mercado.

A quantidade relevante de ativos adquiridos pela Vamos comparada com a capacidade instalada de seus fornecedores mitiga essa possível suscetibilidade a volatilidade dos preços dos veículos.

AUTOMOB

Os fornecedores relevantes da AUTOMOB são montadoras de quem possui concessão para venda de veículos novos, além de locadoras de automóveis, sendo a Movida Locação de Veículos S.A., (sociedade do mesmo Grupo Econômico da Companhia) a principal delas.

Todos os termos da relação franqueado/franqueador no mercado de distribuição de automóveis é regida pela Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, conhecida como Lei Ferrari.

Para venda de veículos novos a AUTOMOB depende das montadoras com quem possui concessão para venda de veículos novos vigente na data deste formulário de referência. Caso o contrato seja rescindido ou o fornecimento de peças ou compra e venda de veículos seja suspenso ou terminado por qualquer razão, a Companhia pode não conseguir prestar serviços de funilaria, mecânica e pintura, e/ou terá estoque reduzido ou indisponível para venda para clientes. Para mais informações vide fator de risco no item 4.1 deste Formulário de Referência *“As atividades da Companhia dependem de seu relacionamento com seus fornecedores.”*

Os preços dos veículos são sugeridos pelas montadoras e estão expostos a inflação de preços e à

variação cambial e, conseqüentemente, isso pode afetar os preços de aquisição dos veículos e peças pela AUTOMOB. Porém, historicamente, apesar de diversos fatores que contribuem para uma volatilidade dos preços, a Companhia tem sido capaz de reajustar os preços em suas vendas e serviços para que acompanhem eventual volatilidade.

1.5 - Clientes responsáveis por mais de 10% da receita líquida total

(a) Montante total de receitas provenientes do cliente

Não há cliente que tenha contribuído com mais de 10% da receita operacional líquida em 2024.

(b) Segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

Não aplicável.

1.6 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades

(a) necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações

A Companhia é uma holding e não precisa de autorizações governamentais para o exercício de suas atividades de investimentos. Apresentamos abaixo as principais informações sobre as autorizações governamentais para o exercício das atividades operacionais das controladas da Companhia.

Principais Órgãos Reguladores do Setor de Transporte

Ministérios de Transportes e de Portos e Aeroportos

A lei federal 14.600 de junho de 2023, criou o Ministério de Transportes e o Ministério de Portos e Aeroportos. O Ministério de Portos e Aeroportos tem como áreas de competência a formulação, coordenação e supervisão de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do transporte aquaviário e aeroviário de carga e passageiros. Além do planejamento estratégico e elaboração dos planos de outorgas. No caso do Ministério dos Transportes, as mesmas atribuições do Ministério de Portos e Aeroportos são aplicadas nos modais ferroviário e rodoviário.

ANTT

A Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") é entidade da Administração Pública Federal indireta, supervisionada pelo Ministério de Transportes e submetida ao regime autárquico especial, caracterizado pela autonomia administrativa, financeira e funcional, além do que seus dirigentes possuem mandato fixo não coincidente com o do Presidente da República, a fim de reforçar o comprometimento da ANTT com uma regulação técnica.

A ANTT foi criada pela Lei Federal 10.233/2001, e sua gestão, organização, processo decisório e formas de controle social são disciplinadas pela Lei Federal n. 13.848/2019 ("LGA"), que regulamenta o regime jurídico das agências reguladoras.

Dentre as suas funções, ANTT possui competência para regulamentar e fiscalizar as atividades relacionadas aos transportes terrestres no Brasil. Ainda, a ANTT é responsável pela implementação das políticas relacionadas a transportes terrestres formuladas pelo Programa de Parcerias de Investimentos ("PPI"), criado pela Lei Federal 13.344/2016, e pelo Ministério de Transportes.

ANTAQ

À Agência Nacional de Transportes Aquaviários ("ANTAQ"), criada pela Lei Federal 10.233/2001, aplica-se o mesmo regime jurídico que o descrito para a ANTT. Por outro lado, a ANTAQ é responsável por regulamentar, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, conforme dispõe a Lei Federal

12.815/2013 e legislação correlata.

Adicionalmente, a ANTAQ, em sua esfera de atuação, deve implementar as políticas públicas setoriais formuladas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal 10.233/2001.

Polícia Rodoviária Federal

Subordinada ao Ministério da Segurança Pública, a Polícia Rodoviária Federal é instituição policial, cujas competências e atribuições são definidas no art. 144 da Constituição Federal, na Lei Federal 9.503/1997, no Decreto Federal 1.655/1995 e no seu regimento interno, aprovado pela Portaria Ministerial 219/2018.

Conforme previsão constitucional, a Polícia Rodoviária Federal deve zelar pela segurança pública, exercendo função ostensiva e repressiva com o objetivo de garantir a segurança com cidadania e assegurar o cumprimento da legislação de trânsito (e demais normas pertinentes) nas rodovias federais.

Neste sentido, a Polícia Rodoviária Federal auxilia a ANTT na fiscalização do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. A aplicação de multas por infrações no trânsito e o poder de autoridade de polícia de trânsito estão entre as principais atribuições da Polícia Rodoviária Federal.

CONTRAN

Órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito (Senatran), o Conselho Nacional de Trânsito ("CONTRAN") possui amplas atribuições na regulação do trânsito no País. Ele elabora diretrizes da Política Nacional de Trânsito e coordena todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. O CONTRAN é um órgão colegiado composto por representantes das seguintes entidades públicas: (i) Ministério dos Transportes; (ii) Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações; (iii) Ministério da Educação; (iv) Ministério da Defesa; (v) Ministério do Meio Ambiente; (vi) Ministério da Saúde; (vii) Ministério da Justiça e Segurança Pública; (viii) Ministério das Relações Exteriores; (ix) Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, (x) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e (xi) Ministério das Cidades.

Transporte rodoviário de cargas

O transporte rodoviário de cargas é atividade ordenada pela Lei Federal n. 10.233/2001 e n. 11.442/2007, cujo exercício é condicionado à prévia inscrição das empresas no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas ("RNTRC") perante a ANTT.

A Lei Federal n. 11.442/2007 define o transportador de cargas conforme a sua natureza jurídica, da seguinte forma (art. 2º):

- (i) o Transportador Autônomo de Cargas ("TAC"), pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade profissional;

(ii) a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (“ETC”), pessoa jurídica constituída que tenha no transporte de cargas a sua atividade principal.

Equipara-se ao TAC a ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas (art. 5º-A, § 3º, da Lei 11.442/2007).

Nas relações negociais desenvolvidas no mercado de transporte rodoviário de cargas, os TAC atuam como independentes ou agregados, prestando serviços às ETCs sob condições específicas, sem desconfigurar a relação comercial entre eles.

Nos termos da Lei n. 11.442/2007, conforme alterada pela Lei Federal n. 13.103/2015, o pagamento do frete ao TAC deve ser realizado por meio de crédito em conta corrente ou poupança mantida em instituição financeira, ou por outros meios admitidos pela ANTT, proibindo expressamente o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto na Lei n. 11.442/2007 ou em seu regulamento (art. 5º-A, caput, e § 6º). Nesse sentido, a ETC que realizar a subcontratação da operação de transporte deverá remunerar o TAC de acordo com a norma mencionada.

O contratante do serviço de transporte e o subcontratante são solidariamente responsáveis por cumprir com as obrigações de pagamento do frete ao TAC, nos termos do art. 5º-A, §2º, da Lei n. 11.442/2007.

No mesmo sentido, a ANTT publicou a Resolução n. 3.658/2011, que vedou expressamente a utilização da Carta-Frete – modelo de remuneração de TACs frequentemente utilizado antes da publicação da Lei Federal 11.442/2007, que provocou diversos prejuízos aos profissionais do setor –, bem como qualquer outra forma de remuneração (art. 35).

Com relação a outros meios de pagamento admitidos para a quitação do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC, a Resolução n. 3.658/2011, com redação alterada pela Resolução n. 4.592/2015, introduziu a figura da Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete (“IPEF”).

As IPEF têm como atividade disponibilizar meios de pagamento da remuneração devida aos TAC ou seus equiparados. Por isso, devem ser capazes de efetuar créditos para pagamento dos fretes aos transportadores por meio eletrônico, permitindo operações comuns de saque e débito, equivalente a cartão magnético emitido por instituição financeira. Ainda, as IPEFs devem proporcionar meios de pagamento eletrônico que contenham informações do transportador (e.g. nome, CPF e placa do veículo) e do conhecimento de transporte que caracteriza a operação.

A possibilidade do emprego de tais instrumentos eletrônicos para fins de pagamento do frete trouxe diversas vantagens aos transportadores. Isso porque tais mecanismos podem conter não apenas o valor devido pelo frete, mas também créditos referentes ao Vale Pedágio obrigatório e combustível, dentre outras despesas previstas. Ademais, os valores creditados, com exceção do vale pedágio, que será necessariamente revertido à concessionária da rodoviária percorrida, podem ser dispostos livremente pelo transportador. Dessa forma, a regulamentação da ANTT trouxe maior segurança jurídica e estabilidade regulatória no setor de transporte rodoviário de cargas.

Vale mencionar que a ANTT revogou a Resolução n. 3.658/2011, por meio da publicação da Resolução 5.862/2019, que alterou as regras para o cadastro da operação de transporte e os meios de pagamento do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas. Entretanto, diante da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, os efeitos da Resolução n. 5.862/2019 foram suspensos até ulterior deliberação da ANTT,

nos termos do art. 10 da Resolução n. 5.879/2020.

Dessa forma, na prática, as obrigações e procedimentos de pagamento do frete ainda seguem os procedimentos da Resolução n. 3.658/2011. Ao fim do período de exceção decorrente da pandemia, possivelmente o pagamento do frete aos TACs terá novo regramento, nos termos da Resolução n. 5.862/2019. Por ora, não há perspectiva de prazo para que a ANTT delibere sobre essa questão.

Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC

Conforme tratado brevemente acima, a inscrição no RNTRC é requisito para o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, nos termos das Lei Federais n. 10.233/2001 e n. 11.442/2007. O RNTRC permite que a ANTT obtenha conhecimento conjunto dos operadores do mercado de transporte rodoviário de cargas, permitindo à agência os quantificar e conhecer sua distribuição geográfica.

Por meio da Resolução n. 4.799/2015, a ANTT regulamenta os procedimentos e a documentação necessária para a obtenção do RNTRC. Caso a atividade seja prestada sem o registro do RNTRC, o transportador e o contratante estarão sujeitos à pena de multa, que pode variar de R\$ 550,00 a R\$10.500,00. A aplicação dessa pena não exclui outras previstas no Código de Trânsito Brasileiro, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis (art. 35 da Resolução n. 4.799/2015).

A Companhia está devidamente registrada no RNTRC na categoria de ETC. Esse certificado tem prazo previsto de 10 anos, de forma que seu vencimento se dará em 11 de dezembro de 2020.

Obrigações da ETC

Nos termos da Lei Federal n. 11.442/2007 e da Resolução n. 4.799/2015, a ETC deverá: (i) ter sede no Brasil; (ii) comprovar ser proprietária ou arrendatária de pelo menos 1 (um) veículo automotor de carga registrado no País; (iii) indicar um responsável técnico com, ao menos, três anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico; (iv) demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico; e (v) estar em dia com sua contribuição sindical.

A subcontratação dos serviços de TAC pela ETC para realizar as operações de transporte é relação de natureza comercial, não ensejando vínculo empregatício. Nesta situação, a ETC deverá cumprir com todas as obrigações impostas pela legislação vigente em relação ao pagamento do frete ao TAC e, quando for o caso, realizar a geração e recebimento do conhecimento de transporte.

Responsabilidades da ETC como transportador

Nos termos da Lei Federal n. 11.442/2007 e da Resolução n. 4.799/2015, independentemente de o transporte ser realizado diretamente ou mediante terceiro subcontratado, a ETC assume as seguintes responsabilidades perante o dono ou embarcador da carga:

- (i) execução do transporte do local em que receber a carga até a sua entrega ao destino;
- (ii) ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte;
- (iii) prejuízos resultantes das perdas, danos ou avarias às cargas sob sua custódia;

(iv) pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega da carga (quando houver sido pactuado prazo para tanto).

A responsabilidade da ETC por perdas e danos causados ao proprietário da mercadoria, todavia, não ultrapassará o valor da carga (acrescido dos valores de frete e seguro) declarado pelo expedidor do conhecimento de transporte. Tal limite não se aplica, contudo, à responsabilidade civil por danos causados a terceiros (e.g. acidente de trânsito causador de morte).

A contratação de seguro contra perdas e danos causados à carga é obrigatória e poderá ser feita, tanto pelo contratante dos serviços, como pelo transportador (que deverá fazê-lo se o contratante não o fizer), sem prejuízo da contratação do seguro de responsabilidade civil contra terceiros.

A ETC e os seus subcontratados serão excluídos de suas responsabilidades nas seguintes hipóteses: (i) ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga; (ii) inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga; (iii) vício próprio ou oculto da carga; (iii) manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou ainda pelos seus agentes ou prepostos; (iv) força maior ou caso fortuito; (v) contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, se assim for o caso.

Política Nacional de Piso Mínimo do Frete

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (“PNPM-TRC”) foi criada em resposta a paralisações de caminhoneiros, em maio de 2018, as quais criaram uma crise de abastecimento no País. Disciplinada atualmente pela Lei Federal n. 13.703/2018, a PNPM-TRC objetiva promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Nos termos da Lei Federal n. 13.703/2018, a ANTT é responsável pela regulamentação da PNPM-TRC, por meio da publicação de normas que estabeleçam os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas. Tais normas são revistas duas vezes ao ano, de modo que a ANTT edite atualizações até os dias 20 de janeiro e 20 de julho, atualizando a metodologia e elementos de cálculo do piso mínimo de frete. Atualmente, a regra vigente é a prevista na Resolução n. 5.899/2020.

Adicionalmente a tais revisões ordinárias, a ANTT deverá publicar nova tabela com pisos mínimos sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação aos valores previstos na planilha de cálculos, para mais ou para menos (art. 4º, § 3º da Lei Federal 13.703/2018).

O descumprimento da PNPM-TRC caracteriza infração administrativa e pode ensejar a aplicação de multa no valor de duas vezes a diferença entre o valor pago e o piso devido, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 e ao máximo de R\$ 10.500,00. Além disso, a aplicação de penas pela ANTT não exclui o dever de o infrator indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, considerando os pisos mínimos do frete vigentes, conforme prevê o art. 4º, § 4º, da Lei Federal n. 13.703/2018.

Por fim, cabe ressaltar que há Ações Declaratórias de Inconstitucionalidade (“ADI”) pendentes de julgamento pelo Supremo Tribunal Federal (“STF”), questionando a constitucionalidade da Lei Federal n. 13.703/2018 (ADI 5.956, ADI 5.959 e ADI 5.964). Vale mencionar que, em 2018, o ministro Luiz Fux,

relator das ADI, deferiu pedido cautelar suspendendo a aplicação de multas pelo descumprimento dos pisos previstos na Lei Federal 13.703/2018. Posteriormente, em fevereiro de 2019, o relator suspendeu os referidos processos, reestabelecendo a aplicação de multa pelo não atendimento ao preço mínimo do frete. Em abril de 2020, foram adiadas as audiências de conciliação entre as partes. Os autos das ADI permanecem conclusos ao relator e, até o momento, não há decisão de mérito que suspenda a eficácia das normas desta lei, contudo, caso sejam julgadas procedentes, a existência da PNPM-TRC deixa de vigorar. Nessa eventualidade, ainda, não se poderia descartar a possibilidade de aqueles que realizaram os pagamentos pleitearem indenizações junto ao Poder Público para obter ressarcimento em face dos prejuízos causados pela fixação do valor em patamares antieconômicos.

Transporte Rodoviário de Madeira em Veículos Longos e Especiais

O transporte de toras e madeira bruta nas vias públicas é regulamentado pelo CONTRAN, conforme dispõe a Resolução n. 196/2006, alterada pela Resolução n. 246/2007, e a Deliberação n. 56/2007 .

Nos termos da referida legislação, é considerada tora a madeira bruta com comprimento superior a 2,5 metros. As toras, quando transportadas, devem estar dispostas no sentido longitudinal do veículo, de maneira piramidal ou vertical. Os veículos adaptados ou alterados para o transporte de toras deverão ser submetidos à inspeção de segurança veicular em Instituição Técnica Licenciada ("ITL") pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, para obtenção de novo Certificado de Registro de Veículos ("CRV") e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos ("CRLV").

Caso as exigências previstas nas normas específicas citadas sejam descumpridas, o infrator estará sujeito às penalidades estabelecidas no Código Brasileiro de Trânsito, incluindo a retenção do veículo para regularização.

Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos

O transporte rodoviário, por via pública, de produtos que sejam classificados como perigosos em função de representarem risco para a saúde de pessoas ou para o meio ambiente é submetido às regras e aos procedimentos estabelecidos pelo Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, conforme a Resolução n. 5.848/2019 da ANTT. Para atuar nesse segmento de mercado, o transportador deve estar devidamente inscrito em categoria específica do RNTRC.

A legislação de transporte de produtos perigosos é extensa e detalhada, gerando diversas obrigações para o transportador a depender do produto, as quais, se não observadas, sujeitarão a ETC a penas administrativas, dentre as quais multas e perda do RNTRC.

Nos casos em que a Companhia utilizar frota terceirizada para o transporte de produtos perigosos, ela deverá: (i) exigir do transportador o uso de veículo e equipamento em boas condições operacionais e adequados para a carga a ser transportada, com o condutor aprovado em curso específico, cabendo ao expedidor, antes de cada viagem, avaliar as condições de segurança; (ii) exigir dos fabricantes, dos importadores e dos expedidores que os produtos perigosos apresentados para transporte estejam adequadamente classificados, embalados e identificados, de acordo com as Instruções Complementares a este Regulamento; e (iii) contratar transportador devidamente registrado junto à ANTT.

Além da regulamentação própria da ANTT, outros órgãos interferem no transporte de produtos perigosos, tais como a Associação Brasileira de Normas Técnicas ("ABNT") e o Instituto Nacional de

Metrologia, Qualidade e Tecnologia (“INMETRO”), que regulamenta as especificações técnicas dos veículos transportadores de produtos perigosos, bem como o CONTRAN e o Departamento Nacional de Trânsito (“DENATRAN”), que regulamentam o treinamento dos condutores de tais veículos e Polícia Rodoviária Federal, que regula e fiscaliza os produtos perigosos.

Dentro dos produtos considerados perigosos, há uma subcategoria importante: a de produtos controlados. Tratam-se de produtos que apresentam risco especial à coletividade ou à segurança nacional, em função de suas características físicas e dos elementos químicos utilizados em sua composição. A depender de cada uma dessas especificidades, o produto em questão será controlado por autoridades distintas, em especial: Polícia Federal, Polícia Civil e Exército.

É possível, ainda, que haja a necessidade de obter aprovações adicionais de outros órgãos, como o IBAMA e a Vigilância Sanitária, por exemplo.

Transporte de produtos sujeitos à Vigilância Sanitária

Para o transporte de medicamentos, cosméticos, saneantes, produtos correlatos e outros, a Companhia precisa atender os preceitos delineados na Lei Federal n. 6.360/1976.

A atividade de transporte de produtos controlados pela vigilância sanitária está sujeita à obtenção da licença de funcionamento correspondente, que pode ser obtida junto ao órgão de vigilância sanitária municipal ou, conforme o caso, junto à ANVISA, na eventualidade de ser necessária Autorização de Funcionamento de Empresa (“AFE”). Em caso de ausência da respectiva licença, o infrator estará sujeito às penalidades estabelecidas pela Lei Federal n. 6.437/1977.

Dentre as penalidades cabíveis, o infrator poderá incorrer em pena de advertência, apreensão e inutilização do produto, interdição do produto, cancelamento do registro e/ou multa, a depender da gravidade do ato. Em relação às multas, estas variam entre infrações leves e gravíssimas, podendo chegar a quantias entre R\$ 2.000,00 a R\$ 1.500.000,00.

Transporte Multimodal de Cargas

Pela definição da Lei n. 9.611/98, Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade de um único Operador de Transporte Multimodal (“OTM”).

O OTM é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros. Além do transporte em si, podem compreender os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas. O OTM deve possuir registro na ANTT, conforme exige a Resolução n. 794/2004.

Transporte terrestre de passageiros

No Brasil, o transporte terrestre de passageiros é uma atividade sujeita a regime de serviço público. A depender dos pontos de origem e destino, caberá a diferentes entes federativos a atribuição de legislar sobre a referida atividade, a saber: (i) a União é responsável pelo transporte interestadual e internacional de passageiros; (ii) os Estados são responsáveis pelas linhas intermunicipais dentro de

cada Estado e do Distrito Federal; e (iii) o transporte urbano fica a cargo dos Municípios e também do Distrito Federal.

Transporte de passageiros sob regime de fretamento

A depender dos pontos de origem e destino, pode haver diferentes entes federativos responsáveis por regular a atividade, como exposto acima. Com relação aos órgãos que disciplinam o serviço, esses variam entre agências reguladoras (no âmbito federal e nos estados de São Paulo e Amazonas, por exemplo), departamentos de transporte (como no Rio de Janeiro e em Santa Catarina) ou departamentos voltados à infraestrutura viária (tal qual ocorre em Minas Gerais e no Paraná). A diversidade de tipos de órgãos é refletida nas diferentes tipologias de atos normativos utilizados para regular o serviço, que contemplam, além das leis e decretos, resoluções, portarias e até mesmo instruções normativas.

Para o exercício dessa atividade, é necessário que o interessado obtenha o registro (inscrição) ou a emissão da licença (autorização para a prestação de um serviço, vinculado a um contrato específico) junto ao órgão responsável do respectivo ente federativo.

Para tanto será necessário observar os critérios da normativa correspondente, os quais podem variar a depender do ente federativo. Os mais comuns são provas de regularidade fiscal e trabalhista, de existência legal e de posse dos veículos. Outros, como a obrigatoriedade de apresentar capital mínimo, são observados em menos casos, como no âmbito federal e no estado de São Paulo, por exemplo. Para a realização de cada viagem ou conjunto de viagens, é necessário apresentar documentos que comprovem a contratação do serviço e indiquem suas características.

Em regra, a contratação do transportador ocorre por meio de contrato para o fretamento contínuo. Entretanto, para os serviços eventuais e as demais modalidades, pode-se exigir apenas a emissão de nota fiscal. No estado de São Paulo, exige-se contrato para todas as modalidades de fretamento.

Finalmente, vale mencionar que, a depender da extensão e do propósito no qual a atividade é exercida, é possível que existem outras entidades envolvidas na ordenação do serviço de fretamento, tais como os órgãos do setor de turismo, por exemplo. Na esfera federal, por exemplo, o Ministério do Turismo é responsável pelo cadastro de empresas de fretamento que realizam a modalidade turística, o qual é requisito para obtenção do registro junto à ANTT.

Transporte coletivo municipal de passageiros

A atividade de transporte coletivo de passageiros é de interesse local e, também, sujeita a regime de serviço público. Assim, a delegação dessa atividade para a iniciativa privada, caso ocorra, dependerá da outorga de concessão ou permissão, nos termos do art. 175 da Constituição Federal e da Lei Federal n. 8.987/1995, além da legislação municipal correspondente, caso haja.

A concessão ou permissão do serviço deve ser precedida de licitação. Para viabilizar o certame licitatório, os Municípios preparam os editais de licitação correspondentes, que descrevem os termos para a participação no processo competitivo, as condições da contratação, a especificação dos serviços, as formas de prestação dos serviços e a remuneração do contratado, além de todas as suas obrigações.

A empresa que atuar nesse segmento de atividade, portanto, estará sujeita às obrigações previstas no

contrato de concessão ou no termo de permissão correspondentes, bem como às garantias ali previstas.

Aspectos Ambientais

As operações de logística estão sujeitas a uma extensa legislação federal, estadual e municipal relativa à proteção do meio ambiente, as quais incluem, entre outros aspectos, normas relacionadas ao licenciamento ambiental para transporte de produtos perigosos, às emissões atmosféricas provenientes de nossos veículos e demais equipamentos, à captação de recursos hídricos, ao lançamento de efluentes, ao gerenciamento de resíduos sólidos, à supressão de vegetação e conservação de áreas especialmente protegidas em nossos empreendimentos.

O cumprimento da legislação ambiental é fiscalizado por órgãos e agências governamentais, que podem impor sanções administrativas por eventual inobservância das regras nela estabelecidas. Tais sanções podem incluir, entre outras, o pagamento de multas, a revogação de licenças, embargo de obras e até mesmo a suspensão temporária ou definitiva de nossas atividades.

Além disso, a legislação ambiental também contempla a imposição de sanções penais contra pessoas físicas e jurídicas que incorrerem na prática de crimes contra o meio ambiente, sem prejuízo da obrigação de reparar os danos que eventualmente tenham sido causados na esfera civil. As sanções no âmbito penal podem incluir, entre outras, a prisão dos responsáveis, bem como a perda ou restrição de incentivos fiscais e o cancelamento e a suspensão de linhas de financiamento de estabelecimentos oficiais de crédito, assim como a proibição de contratar com o poder público.

Lei Ferrari

A distribuição de veículos no Brasil é regulamentada pela Lei n. 6.729/79 ("Lei Ferrari"), que prevê os campos de atuação, direitos e obrigações da montadora/concedente e concessionária, assim como os requisitos mínimos do contrato de concessão.

Constitui objeto de concessão (i) a comercialização de veículos automotores, implementos e componentes fabricados ou fornecidos pelo produtor; (ii) a prestação de assistência técnica a esses produtos, inclusive quanto ao seu atendimento ou revisão; e (iii) o uso gratuito de marca da montadora/concedente, como identificação.

A Lei Ferrari prevê que o contrato de concessão deve obedecer à forma escrita padronizada para cada marca e especificar produtos, área demarcada, bem como as condições relativas a requisitos financeiros, organização administrativa e contábil, capacidade técnica, instalações, equipamentos e mão-de-obra especializada da Concessionária. O prazo de vigência do contrato de concessão deve ser por prazo indeterminado, sendo permitido ajustá-lo inicialmente pelo prazo de 5 anos (artigos 20 e 21 da Lei Ferrari).

Por ser contratação específica, o contrato de concessão deve obrigatoriamente prever (i) delimitação da área geográfica para comercialização de veículos de uma marca específica por cada concessionária; (ii) que, além da venda de veículos novos, também cabe à concessionária a prestação de serviços de assistência técnica, garantia, revisão e venda de peças de reposição; (iii) o uso gratuito de marca da montadora/concedente pela concessionária, como identificação; (iv) a fidelidade e exclusividade recíprocas concernentes aos produtos e à marca; (v) quota anual de veículos e peças que deverão ser revendidos pela concessionária; e (vi) a liberdade para fixação de preço pela concessionária para a revenda de bens e serviços ao mercado, competindo à montadora/concedente

apenas sugerir o mesmo preço para toda a rede, em tratamento isonômico (artigos 3º, 5º, 7º e 13 da Lei Ferrari).

A Lei Ferrari exige que determinados assuntos sejam previstos por meio de convenção parcial de marca a ser celebrada com as categorias econômicas de produtores e distribuidores de veículos automotores.

A concessionária tem como obrigação legal o resguardo da integridade da marca e dos interesses coletivos da montadora/concedente e da rede de distribuição, atendo-se ao cumprimento das obrigações estabelecidas no contrato, sendo vedado que a montadora/concedente vincule a concessionária a condições de subordinação econômica, jurídica ou administrativa e interfira na gestão de seus negócios (artigo 16 da Lei Ferrari).

Por fim, caso o contrato de concessão não seja renovado e/ou se a montadora der causa à sua rescisão, a Lei Ferrari estipula a indenização mínima a ser paga à concessionária, nos termos dos artigos 23 e 24.

No caso de o concessionário descumprir, no curso do negócio, o contrato de concessão, a rescisão do contato não pode ocorrer de forma abrupta, devendo ser precedida de aplicação de penalidades gradativas e tentativas de saneamento. A Lei Ferrari não prevê quais seriam as penalidades gradativas, mas a convenção das categorias econômicas prevê a possibilidade de aplicação de advertências e multas nessa hipótese.

A prova de justo motivo na rescisão do contrato de concessão é essencial para afastar alegações de abusividade da montadora e evitar pleitos indenizatórios milionários, haja vista que esse tipo de negócio costuma envolver grandes investimentos.

Regulamentação relativa à privacidade e proteção de dados

As leis sobre privacidade e proteção de dados têm evoluído nos últimos anos, de modo a estabelecer regras mais objetivas sobre como os dados pessoais (informações relacionadas a indivíduos) podem ser utilizados pelas organizações.

Os direitos à intimidade e à vida privada são genericamente assegurados pela Constituição Federal Brasileira (1988) e pelo Código Civil (2002), mas, na ausência de regras mais específicas sobre o tema, a legitimidade das práticas envolvendo o uso de Dados Pessoais foi, historicamente, avaliada de forma casuística pelo judiciário. O Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) na década de 90 procurou trazer contornos mais objetivos para a abertura de bancos de dados de consumidores e cadastro de maus pagadores. Com a evolução da tecnologia de processamento de dados, a Lei do Cadastro Positivo (Lei nº 12.414/11), aprovada em 2011, também teve como objetivo estabelecer regras específicas para a criação de bancos de dados de bons pagadores. A Lei do Cadastro Positivo foi recentemente alterada, em abril de 2019, para determinar a adesão automática de indivíduos aos bancos de dados do sistema do Cadastro Positivo, com opção de solicitar sua exclusão. O Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/14), aprovado em 2014, também teve como objetivo regular o uso e tratamento de dados coletados por meio da internet. Assim, até agosto de 2018, quando foi aprovada a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/18 - "LGPD"), as práticas relacionadas ao uso de Dados Pessoais eram reguladas por algumas normas esparsas e setoriais apenas.

A LGPD entrou em vigor em setembro de 2020 e trouxe um sistema de regras novo com relação ao tratamento de dados pessoais, mais completo e de aplicação transversal, afetando todos os setores da economia incluindo as empresas que tratam um maior volume de dados pessoais. Referida lei tem

como objetivo criar um ambiente de maior controle dos indivíduos sobre os seus dados e de maiores responsabilidades para as organizações que tratam tais informações, trazendo novas obrigações a serem observadas.

A LGPD tem uma ampla gama de aplicações e se estende a pessoas físicas e entidades públicas e privadas, independentemente do país onde estão sediadas ou onde os dados são hospedados, desde que (i) o tratamento de dados ocorra no Brasil; (ii) a atividade de tratamento de dados destine-se a oferecer ou fornecer bens ou serviços a ou tratar dados de indivíduos localizados no Brasil; ou (iii) os titulares dos dados estejam localizados no Brasil no momento em que seus dados pessoais são coletados. A LGPD será aplicada independentemente da indústria ou negócio ao lidar com dados pessoais e não está restrito a atividades de tratamento de dados realizadas através de mídia digital e/ou na internet.

Além disso, o Decreto nº 10.474 de 26 de agosto de 2020 criou a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (“ANPD”), que terá poderes e responsabilidades análogas às autoridades europeias de proteção de dados, exercendo um triplo papel de (i) investigação, compreendendo o poder de emitir normas e procedimentos, deliberar sobre a interpretação da LGPD e solicitar informações de controladores e operadores; (ii) execução, nos casos de descumprimento da lei, por meio de processo administrativo; e (iii) educação, com a responsabilidade de disseminar informações e fomentar o conhecimento da LGPD e medidas de segurança, promovendo padrões de serviços e produtos que facilitem o controle de dados e elaborando estudos sobre práticas nacionais e internacionais para a proteção de dados pessoais e privacidade, entre outros. A ANPD tem assegurada independência técnica, embora esteja subordinada à Presidência da República.

A competência da ANPD prevalece sobre qualquer autoridade relacionada de outras entidades públicas no que diz respeito à proteção de dados pessoais, mas até o presente momento a ANPD ainda não editou nenhum regulamento relacionado à proteção de dados pessoais. O Decreto nº 10.474/2020 aprovou a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança da ANPD. O Decreto entrou em vigor em outubro de 2020, na data de publicação da nomeação do diretor-presidente da ANPD no Diário Oficial da União, e desencadeou o prazo legalmente previsto de 2 (dois) anos para transformação da ANPD em autarquia federal autônoma. No presente panorama, a ANPD já está operando, podendo emitir normas e diretrizes que poderão se aplicar à Companhia e impor novos limites às suas atividades de tratamento de dados pessoais.

Portanto, a Companhia deverá acompanhar os desenvolvimentos legislativos e regulatórios aplicáveis ao seu setor e constantemente atualizar quaisquer atividades de tratamento de dados pessoais irregulares ou ilegais, o que indica que a Companhia poderá ter elevados custos relacionados à conformidade com as normas nacionais de proteção de dados. Caso a Companhia falhe em atualizar seus processos operacionais de acordo com os requisitos da legislação ou regulamentação aplicável, a Companhia poderá incorrer em elevadas multas, processos judiciais e danos à sua reputação.

O descumprimento de quaisquer disposições previstas na LGPD tem como riscos: (i) a propositura de ações judiciais, individuais ou coletivas pleiteando reparações de danos decorrentes de violações, baseadas não somente na LGPD, mas na legislação esparsa e setorial sobre proteção de dados ainda vigente; e (ii) a aplicação das penalidades previstas no Código de Defesa do Consumidor e Marco Civil da Internet por alguns órgãos de defesa do consumidor.

Áreas Contaminadas

De acordo com a legislação ambiental brasileira, o proprietário e/ou possuidor de bem imóvel que se encontre em área com contaminação ambiental poderá, independentemente de ter sido ou não o efetivo causador, ser responsabilizado e compelido a realizar a remediação e recuperação dos danos associados tanto por órgãos ambientais, quanto pelo Ministério Público.

São consideradas áreas contaminadas aquelas em que comprovadamente houve poluição ocasionada pela disposição, acúmulo, armazenamento ou infiltração de substâncias ou resíduos, implicando impactos negativos sobre os bens a proteger.

Vale destacar que a responsabilidade civil ambiental relacionada à remediação da contaminação do solo e das águas subterrâneas é objetiva e solidária, além de ser considerada como uma obrigação propter rem (ônus que acompanha o imóvel).

As contaminações de solo e/ou de águas subterrâneas representam passivos ambientais que devem ser administrados com cautela, uma vez que a pretensão reparatória do dano ambiental é imprescritível, não se extinguindo por decurso de prazo.

A descoberta de contaminação exige providências por parte dos agentes governamentais, das entidades causadoras do dano ambiental e dos proprietários envolvidos. Deverão ser aplicadas medidas corretivas e efetiva remediação visando estabelecer níveis de qualidade compatíveis com um determinado uso futuro, o que pode ensejar o desembolso de despesas significativas.

Feita a remediação, segue-se o monitoramento dos resultados obtidos por período de tempo a ser definido pelo órgão ambiental. Os resultados do monitoramento indicarão a eficiência da remediação. Eventuais restrições de uso decorrentes de contaminação anteriormente existente e que sejam verificadas após a remediação de áreas desativadas devem ser tornadas públicas, por meio da averbação no registro de imóveis competente.

Ainda, cabe destacar que a Controladora da Companhia declarou apoio ao PACTO Global relacionados a Direitos Humanos, Direito do Trabalho, Proteção do Meio Ambiente e Combate à Corrupção – em todas as suas formas

(b) política ambiental da Companhia e custos incorridos para o cumprimento da regulação ambiental e, se for o caso, de outras práticas ambientais, inclusive a adesão a padrões internacionais de proteção ambiental

A Companhia é uma holding de investimentos e, portanto, não possui uma política ambiental formalizada. Apresentamos abaixo as principais informações sobre as controladas da Companhia.

As operações de logística estão sujeitas a uma extensa legislação federal, estadual e municipal relativa à proteção do meio ambiente, as quais incluem, entre outros aspectos, normas relacionadas ao licenciamento ambiental para transporte de produtos perigosos, às emissões atmosféricas provenientes de nossos veículos e demais equipamentos, à captação de recursos hídricos, ao lançamento de efluentes, ao gerenciamento de resíduos sólidos, à supressão de vegetação e conservação de áreas especialmente protegidas em nossos empreendimentos.

O cumprimento da legislação ambiental é fiscalizado por órgãos e agências governamentais, que podem impor sanções administrativas por eventual inobservância das regras nela estabelecidas. Tais sanções podem incluir, entre outras, o pagamento de multas, a revogação de licenças e até mesmo a suspensão temporária ou definitiva de nossas atividades.

Além disso, a legislação ambiental também contempla a imposição de sanções penais contra pessoas físicas e jurídicas que incorrerem na prática de crimes contra o meio ambiente, sem prejuízo da obrigação de reparar os danos que eventualmente tenham sido causados. As sanções no âmbito penal podem incluir, entre outras, a prisão dos responsáveis, bem como a perda ou restrição de incentivos fiscais e o cancelamento e a suspensão de linhas de financiamento de estabelecimentos oficiais de crédito, assim como a proibição de contratar com o poder público.

Na esfera civil, a legislação ambiental adota o regime da responsabilidade objetiva, ou seja, o poluidor será responsável pela reparação ou indenização dos danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados independentemente da existência de culpa. Além disso, a responsabilidade civil por danos ao meio ambiente poderá alcançar tanto o poluidor direto como o poluidor indireto, de modo que os danos ambientais causados por terceiros que venhamos a contratar poderão dar ensejo à nossa obrigação de repará-los. Adicionalmente, a legislação ambiental prevê a possibilidade de desconsideração da personalidade jurídica, relativamente ao controlador, sempre que esta for obstáculo ao ressarcimento de prejuízos causados ao meio ambiente.

Responsabilidade Ambiental

A responsabilidade ambiental pode ocorrer em três esferas diversas e independentes: (i) civil; (ii) administrativa; e, (iii) criminal. São esferas de responsabilidade diversas e independentes porque uma única ação pode gerar responsabilidade ambiental nos três níveis, com a aplicação de sanções administrativas e criminais, bem como a obrigação de reparar o dano causado. Por outro lado, a ausência de responsabilidade em uma de tais esferas não isenta, necessariamente, o agente da responsabilidade nas demais.

A responsabilidade civil ambiental é objetiva, ou seja, independe da existência de culpa, bastando a comprovação do dano e do nexo de causalidade entre esse e a atividade de uma companhia para que seja configurada a obrigação de reparação ambiental.

O empreendedor, independentemente da existência de culpa, deverá indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados por suas atividades. Dessa maneira, a responsabilidade civil ambiental é atribuída a quem for responsável, direta ou indiretamente, pela atividade causadora de degradação ambiental.

Por ser a responsabilidade civil ambiental objetiva e solidária, a contratação de terceiros para prestar qualquer serviço em nossas unidades, como, por exemplo, o transporte e destinação final de resíduos, não nos isentam de responsabilidade por eventuais danos ambientais causados caso os terceiros contratados não desempenhem suas atividades em conformidade com as normas ambientais.

Na esfera penal, a Lei Federal nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais) sujeita aos seus efeitos qualquer pessoa, física ou jurídica, que concorrer para a prática de certas condutas consideradas lesivas ao meio ambiente, sendo necessária a comprovação de dolo (intenção) ou culpa (negligência, imprudência ou imperícia).

As penas restritivas de direitos da pessoa jurídica, por sua vez, podem ser (i) suspensão parcial ou total da atividade, (ii) interdição temporária de estabelecimento, obra ou atividade e (iii) proibição de contratar com o Poder Público, bem como dele obter subsídios, subvenções ou doações.

No que se refere à responsabilidade administrativa, toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente é considerada infração administrativa ambiental.

A responsabilidade administrativa decorre de uma ação ou omissão do agente que importe na violação de qualquer norma de preservação, proteção ou regulamentação do meio ambiente, independentemente da verificação de culpa ou da efetiva ocorrência de dano ambiental.

As sanções a serem impostas contra eventual infração administrativa podem incluir advertência, multa, inutilização do produto, suspensão de venda e fabricação do produto, embargo de obra ou atividade, demolição de obra, suspensão de benefícios fiscais e cancelamento ou interrupção de participação em linhas de crédito concedidas por bancos estatais, além de proibição de ser contratado por entes públicos.

Licenciamento Ambiental

A legislação ambiental brasileira determina que o regular funcionamento de atividades consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou utilizadoras de recursos naturais, ou que, de qualquer forma, causem degradação do meio ambiente, está condicionado ao prévio licenciamento ambiental. Este procedimento é necessário tanto para a instalação inicial e operação do empreendimento quanto para as ampliações nele procedidas, sendo que as licenças emitidas precisam ser renovadas periodicamente. Se a renovação for requerida até 120 dias antes do vencimento da licença, considera-se prorrogada a sua validade até a manifestação do órgão ambiental sobre o requerimento. O processo de licenciamento ambiental compreende, basicamente, a emissão de três licenças: licença prévia, licença de instalação e licença de operação.

Cada uma destas licenças é emitida conforme a fase em que se encontra a implantação do empreendimento e a manutenção de sua validade depende do cumprimento das condicionantes que forem estabelecidas pelo órgão ambiental competente. A ausência de licença ambiental, independentemente de a atividade estar ou não causando danos efetivos ao meio ambiente, caracteriza a prática de crime ambiental, além de sujeitar o infrator a penalidades administrativas, tais como multas que, no âmbito federal, podem chegar a R\$ 10,0 milhões (aplicáveis em dobro ou no seu triplo, em caso de reincidência) e interdição de atividades.

As demoras ou indeferimentos, por parte dos órgãos ambientais licenciadores, na emissão ou renovação dessas licenças, assim como a nossa eventual impossibilidade de atender às exigências estabelecidas por tais órgãos ambientais no curso do processo de licenciamento ambiental, poderão prejudicar, ou mesmo impedir, conforme o caso, a instalação e a operação dos nossos empreendimentos.

Para os empreendimentos de impacto ambiental regional ou realizados em áreas de interesse ou domínio da União, a competência para licenciar é atribuída ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Com exceção dos casos em que o licenciamento ambiental está sujeito à competência federal, o órgão estadual é, geralmente, o responsável pelas análises das atividades e emissão de licenças ambientais, bem como pela imposição de condições, restrições e medidas de controle pertinentes.

Quando o impacto da atividade for local, ou quando houver delegação expressa do órgão ambiental estadual nesse sentido, a competência para o licenciamento ambiental será do Município.

O licenciamento ambiental de atividades cujos impactos ambientais são considerados significativos está sujeito ao Estudo Prévio de Impacto Ambiental e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), assim como à implementação de medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos ambientais causados pelo empreendimento. É importante, ainda, ressaltar a necessidade de

pagamento de compensação ambiental. O montante de recursos a ser destinado para essa finalidade é fixado pelo órgão ambiental competente para licenciar, conforme o grau de impacto ambiental identificado no EIA/RIMA.

Transporte de Produtos Florestais

A legislação vigente exige para o transporte e armazenamento de produtos e subprodutos florestais de origem nativa, como, por exemplo, madeira em toras ou carvão vegetal nativo, o Documento de Origem Florestal (DOF), o qual contém informações sobre a procedência e regularidade do material transportado. Este procedimento substitui a antiga Autorização para Transporte de Produto Florestal (ATPF), por meio da vigência da Instrução Normativa IBAMA nº 112/2006 e alterações da Portaria MMA nº 253/2006. Em regra, o DOF possui um prazo de validade de cinco dias, podendo ser emitido com prazo de dez dias para o transporte interestadual. O DOF somente é emitido após o devido preenchimento de informações junto ao website do IBAMA. O transporte e armazenamento de produtos e subprodutos florestais de origem nativa sem a observância das normas ambientais aplicáveis caracterizam a prática de crime ambiental e infração administrativa.

Resíduos Sólidos

O transporte, tratamento, acondicionamento e destinação final de resíduos sólidos deve observar a respectiva classificação, bem como os projetos relacionados são sujeitos à prévia aprovação do órgão ambiental competente. A atividade de transporte, tratamento, acondicionamento e destinação final de resíduos está sujeita ao licenciamento ambiental. A disposição inadequada, bem como os acidentes decorrentes do manuseio inadequado desses resíduos, além de poder resultar na contaminação de solo e de águas subterrâneas, podem ensejar a aplicação de sanções nas esferas administrativa e penal, bem como responsabilização no âmbito civil, sendo que, neste último caso, independentemente de culpa.

Além disso, devemos manter equipamentos de controle de poluição, assim como realizar mudanças operacionais para restringir o impacto, ainda que potencial, ao meio ambiente, à saúde e à segurança de nossos funcionários.

São diversas as normas aplicáveis à operação, por exemplo, de oficinas mecânicas, sendo que merecem destaque aquelas atinentes aos resíduos sólidos, emissões de gases e efluentes líquidos gerados por nossas atividades, conforme abaixo.

Automotivo

O setor está sujeito a regulamentações ambientais que vem se tornando cada vez mais severas, tais como as Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA de nºs 401/08 (baterias); 272/00 (limite de ruídos veículos automotores); 416/09 (destinação adequada de pneus); 418/09 (determina novos limites de emissão atmosférica e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso); 357/05 (dispõe sobre condições e padrões de lançamento de efluentes) e 362/05 (dispõe sobre a coleta e destinação de óleo lubrificante), as quais tratam do refino de óleo lubrificante, os limites máximos permitidos de ruídos provocados por veículos automotores, os procedimentos a serem seguidos na coleta de pneus inservíveis, o descarte de pilhas e baterias usadas, inclusive aquelas utilizadas em veículos automotores e sobre as condições e padrões para o lançamento de efluentes.

Os resíduos sólidos somente poderão ser armazenados após prévia classificação, conforme disposto

na Norma Técnica NBR nº 10.004 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. Os resíduos classificados como perigosos (Classe I) merecem um acondicionamento e tratamento peculiar e, geralmente, os órgãos ambientais exigem autorizações específicas para que se faça o transporte/destinação final destes, sem prejuízo de outras licenças ambientais pertinentes. É possível que seja exigida tal autorização pelos órgãos ambientais também para os resíduos não inertes (classe II A) e resíduos inertes (classe II B), conforme dispuser a legislação estadual ou local aplicável.

De acordo com a Resolução CONAMA nº 018/1986 e suas alterações, foi instituído, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, o qual regulamenta os limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados, nacionais e importados. Nossos equipamentos e produtos deverão obedecer às estipulações do referido Programa para o devido atendimento à legislação ambiental.

Questões sociais

Embora a regulação específica sobre direitos humanos e empresas no Brasil não possua caráter vinculante, há uma tendência cada vez mais forte de proliferação de novos instrumentos normativos para prever obrigações a serem cumpridas por empresas no que tange à incorporação do respeito aos direitos humanos em toda a estratégia de negócios. A Resolução do Conselho Nacional de Direitos Humanos nº 5/2020 oferece subsídios para a postura a ser assumida pelas empresas com relação ao tratamento dos direitos humanos, indicando que as empresas são responsáveis pelas violações de direitos humanos causadas direta ou indiretamente por suas atividades, o que se estende por toda sua cadeia de produção.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia cumpria, em todos os aspectos relevantes, as obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais.

(c) dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades

A Companhia é titular de diversas marcas registradas ou em processo de registro no Brasil junto ao INPI, como “SIMPARG”, a qual é extremamente relevante para suas atividades. A Companhia também é titular de alguns nomes de domínios associados à sua marca, dentre os quais se destaca www.simpar.com.br.

(d) Contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:

(i) Em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

A Companhia não efetuou contribuições financeiras em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos.

(ii) Em favor de partidos políticos

A Companhia não efetuou contribuições financeiras em favor de partidos políticos.

(iii) Para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos

A Companhia não efetuou contribuições financeiras visando a tal finalidade.

1.7 - Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior

(a) Receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país sede do emissor e sua participação na receita líquida do emissor

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia registrou uma receita líquida de 49,6 milhões no Brasil.

(b) Receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor

Não aplicável, pois a Companhia não auferiu receitas no exterior, no exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

1.8 - Relação aos países estrangeiros divulgados no item 1.7, descrever impactos relevantes decorrentes da regulação desses países nos negócios do emissor

Não aplicável à Companhia, pois a mesma não possui operação significativa em outros países.

1.9 – ASG: em relação a informações ambientais, sociais e de governança corporativa (ASG), indicar:

(a) Se o emissor divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade

As informações ASG da Companhia são divulgadas através de Relatório Anual Integrado, desenvolvido com base em práticas reconhecidas de mercado para mais transparência em divulgações de sustentabilidade. Adicionalmente, a Companhia divulga os avanços trimestralmente no release de resultados, e possui um calendário periódico com seu público interno e com a utilização das suas mídias proprietárias (canais digitais) como forma de comunicação das suas práticas e resultados em ASG.

(b) Metodologia ou padrão seguidos na elaboração desse relatório ou documento

O Relatório Anual Integrado é elaborado seguindo as diretrizes de Relato Integrado, as normas SASB da Value Reporting Foundation (VRF) e os princípios da Global Reporting Initiative (GRI), de exatidão, equilíbrio, clareza, comparabilidade, completude, contexto da sustentabilidade, tempestividade e verificabilidade, sendo divulgado em conformidade com as Normas da GRI. O Relatório Anual Integrado também tem base nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), nos dez Princípios do Pacto Global da ONU e nas boas práticas de relato do Brasil. Atende também, nas questões concernentes às orientações do International Financial Reporting Standards (IFRS), sem omissões em relação às diretrizes do Relato Integrado, do CDP Disclosure Insight Action e do Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Os dados apresentados no Relatório Anual Integrado têm como escopo a SIMPAR e suas empresas controladas, em linha com a base que compõem as Demonstrações Financeiras. Os indicadores e informações apresentados têm como base os temas materiais definidos para a Companhia a partir de avaliação de contexto e consulta aos públicos de interesse.

(c) Se esse relatório ou documento é auditado ou revisado por entidade independente, identificando essa entidade, se for o caso

O Relatório Anual Integrado foi assegurado pela KPMG Auditores Independentes. O escopo da assecuração inclui a análise dos processos para sua elaboração, estrutura e conteúdo, com base nos Princípios de Conteúdo e Qualidade dos Standards para Relato de Sustentabilidade da Global Reporting Initiative (GRI-Standards) e Orientação CPC 09 – Relato Integrado, que tem correlação com a Estrutura Conceitual Básica do Relato Integrado, elaborada pelo International Integrated Reporting Council (IIRC).

(d) A página na rede mundial de computadores onde o relatório ou documento pode ser encontrado

O Relatório Anual Integrado com resultados e ações de 2024 está disponível em: <https://ri.simpar.com.br/informacao-aos-investidores/relatorios-anuais/>.

As informações relacionadas à Mudanças Climáticas estão disponíveis em: <https://registropublicodeemissoes.fgv.br/estatistica/estatistica-participantes/2931>.

(e) Se o relatório ou documento produzido considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores-chave de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor

O Relatório Anual Integrado da SIMPAR considera a matriz de materialidade para determinar os tópicos relevantes e estratégicos a serem apresentados no documento. Em 2022, conforme boa prática, foi promovida a materialidade a partir de avaliação de contexto e consulta aos públicos de interesse da Companhia. Os temas definidos como materiais para o Grupo SIMPAR são:

- Equilíbrio financeiro, alocação de capital e expansão dos negócios;
- Valorização de pessoas e direitos humanos;
- Governança Corporativa, ética e transparência;
- Relacionamento com o cliente;
- Estratégia climática e gestão ambiental;
- Saúde e segurança das pessoas;
- Inovação;
- Impacto positivo nas comunidades e em toda cadeia de valor.

No Relatório Integrado são reportados os indicadores relacionados aos temas materiais, dentre os quais:

- Emissões (tCO2 equivalente);
- Total de energia consumida (GJ);
- Consumo total de água (ML – megalitro);
- Total de empregados – n°, % e/ou taxa: gênero, raça, idade, categoria funcional;
- Acidentes de trabalho – Total de horas-homem trabalhadas, n° de acidentes, taxa de acidentes;
- Número total de casos significativos de não conformidade;
- Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltados à comunidade (%).

(f) Se o relatório ou documento considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais para o negócio do emissor

Os temas materiais e os indicadores reportados no relatório integrado são relacionados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS):

- Equilíbrio financeiro, alocação de capital e expansão dos negócios - ODS 8, 9 e 12;
- Valorização das pessoas e direitos humanos - ODS 5 e 8;
- Governança corporativa, ética e transparência - ODS 16;
- Relacionamento com o cliente - ODS 8;
- Estratégia Climática e gestão ambiental - ODS 7, 12, 13, 14 e 15;
- Saúde e segurança das pessoas - ODS 3;
- Inovação - ODS 9;
- Impacto positivo nas comunidades e em toda a cadeia de valor - ODS 10, 16 e 17.

(g) Se o relatório ou documento considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas

O Relatório Anual Integrado considera as diretrizes de reporte climático do CDP Disclosure Insight Action e do Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

(h) Se o emissor realiza inventários de emissão de gases do efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas

A SIMPAR desenvolve, audita e publica anualmente o inventário de emissões de gases de efeito estufa, que tem como base a metodologia internacional do GHG Protocol. Desde 2019 a Companhia divulga o inventário no Registro Público de Emissões e desde então se manteve com o Selo Ouro, que indica grau máximo de transparência no relato das informações. O documento pode ser acessado em: <https://registropublicodeemissoes.fgv.br/participantes/2931>.

(i) Explicação do emissor sobre as seguintes condutas, se for o caso:

(i) a não divulgação de informações ASG

Não aplicável.

(ii) a não adoção de matriz de materialidade

Não aplicável.

(iii) a não adoção de indicadores-chave de desempenho ASG

Não aplicável.

(iv) a não realização de auditoria ou revisão sobre as informações ASG divulgadas

Não aplicável.

(v) a não consideração dos ODS ou a não adoção das recomendações relacionadas a questões climáticas, emanadas pela TCFD ou outras entidades reconhecidas, nas informações ASG divulgadas

Não aplicável.

(vi) a não realização de inventários de emissão de gases do efeito estufa

Não aplicável.

1.10 - Informações específicas de sociedades de economia mista

(a) interesse público que justificou sua criação

Item não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é sociedade de economia mista.

(b) atuação do emissor em atendimento às políticas públicas, incluindo metas de universalização

Item não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é sociedade de economia mista.

(c) processo de formação de preços e regras aplicáveis à fixação de tarifas

Item não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é sociedade de economia mista.

1.11 - Aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor

Não havia aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios da Companhia na data deste formulário de referência.

1.12 - Operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

Aumento de capital

Em 9 de fevereiro de 2024, houve aumento de capital aprovado de R\$ 1 (um real) decorrente do exercício do bônus de subscrição emitido pela Companhia como vantagem adicional ao aumento de capital realizado no contexto da incorporação da totalidade das ações de emissão da CS Infra S.A. pela SIMPAR. Após este aumento, o capital passou a ser de R\$ 1.174.361.607,43 (um bilhão, cento e setenta e quatro milhões, trezentos e sessenta e um mil, seiscentos e sete reais e quarenta e três centavos), dividido em 873.040.533 (oitocentos e setenta e três milhões, quarenta mil e quinhentas e trinta e três) ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal.

Em 09 de maio de 2026, houve a homologação do aumento de capital social da Companhia, dentro do limite do capital autorizado e independentemente de reforma estatutária, conforme aprovado na reunião do Conselho de Administração realizada em 05 de março de 2026. O Aumento de Capital da SIMPAR totalizou o montante de R\$1.764.247.642,16 (um bilhão, setecentos e sessenta e quatro milhões, duzentos e quarenta e sete mil, seiscentos e quarenta e dois reais e dezesseis centavos) mediante a emissão de 156.961.534 (cento e cinquenta e seis milhões, novecentas e sessenta e uma mil, quinhentas e trinta e quatro) Novas Ações SIMPAR, ao preço de emissão de R\$ 11,24 (onze reais e vinte e quatro centavos). Após este aumento, o capital passou a ser de R\$ 1.331.323.141,43 (um bilhão, trezentos e trinta e um milhões, trezentos e vinte e três mil, cento e quarenta e um reais e quarenta e três centavos), representado por 583.759.291 (quinhentas e oitenta e três milhões, setecentas e cinquenta e nove mil, duzentas e noventa e uma) ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, totalmente subscritas e integralizadas.

1.13 - Indicar a celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas

ACORDO DE ACIONISTAS DA SIMPAR S.A.

Em 11 de maio de 2026, a SIMPAR informou que passou a vigorar o Acordo de Acionistas da SIMPAR, celebrado entre a JSP Holding S.A., Fernando Antonio Simões e a BNDES Participações S.A. ("BNDESPAR"), com a interveniência da Companhia.

O Acordo de Acionistas disciplina determinados direitos e prerrogativas da BNDESPAR, enquanto acionista minoritária da Companhia, incluindo o direito de indicar 1 (um) membro do Conselho de Administração, 1 (um) membro do Comitê de Auditoria Estatutário e 1 (um) membro do Comitê Financeiro da Companhia, observados os termos e condições previstos no referido instrumento.

O Acordo de Acionistas não atribui à BNDESPAR o controle, ainda que compartilhado, da Companhia, o qual continuará a ser exercido exclusivamente pelos Acionistas Controladores, tendo por finalidade a proteção de seu investimento, o qual possui caráter minoritário, transitório e não executivo.

Os demais termos e condições do Acordo de Acionistas encontra-se disponível na íntegra no endereço eletrônico de Relações com Investidores da Companhia e no website da Comissão de Valores Mobiliários (<https://sistemas.cvm.gov.br/>).

1.14 - Alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor

Não houve alterações significativas na forma de condução dos negócios da Companhia.

1.15 - Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais

Não há contratos relevantes celebrados pela Companhia que não estejam diretamente relacionados com nossas atividades.

1.16 - Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há outras informações relevantes com relação a este item 1.

2. Comentários dos diretores

2.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Comentários dos diretores

Introdução

A discussão a seguir contém declarações sobre estimativas futuras que refletem nossas expectativas atuais que envolvem riscos e incertezas. Os resultados futuros e o calendário dos eventos podem diferir materialmente daqueles contidos nestas declarações sobre estimativas futuras devido a uma série de fatores, incluindo, sem limitações, os estabelecidos na seção 4 (Fatores de risco) e outros assuntos estabelecidos neste Formulário de Referência.

As informações financeiras contidas neste item 2.1 devem ser lidas em conjunto com nossas demonstrações financeiras individuais e consolidadas auditadas para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024, a qual foi elaborada de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, que compreendem as práticas incluídas na legislação societária Brasileira e os pronunciamentos técnicos, as orientações e as interpretações técnicas emitidas pelo Comitê de pronunciamentos Contábeis (“CPC”), aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC e pela Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), e de acordo com as normas internacionais de relatório financeiro – *International Financial Reporting Standards* (“IFRS”), emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (“IASB”).

As informações a seguir apresentadas foram avaliadas e comentadas pelos nossos Diretores. Dessa forma, as avaliações, opiniões e comentários dos nossos Diretores, ora apresentadas, traduzem a visão e percepção de nossos Diretores sobre nossas atividades, negócios e desempenho, bem como visam fornecer aos investidores informações que os ajudarão a comparar nossas demonstrações financeiras para: (i) o exercício social encerrados em 31 de dezembro de 2024 e 2023; (ii) as mudanças nas principais linhas dessas demonstrações financeiras; e (iii) os principais fatores que explicam tais alterações.

Os termos “AH” e “AV” constantes das colunas de determinadas tabelas abaixo significam “Análise Horizontal” e “Análise Vertical”, respectivamente. A Análise Horizontal compara índices ou itens de linha em nossas demonstrações financeiras ao longo de um período de tempo. A Análise Vertical representa o percentual ou item de uma linha em relação à “Receita líquida de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos de locação utilizados na prestação de serviços” (“**Receita Líquida**”) para os períodos aplicáveis para os resultados das nossas operações, ou em relação ao ativo total nas datas aplicáveis para a demonstração do nosso balanço patrimonial.

(a) Condições Financeiras e Patrimoniais Gerais

Em 31 de dezembro de 2024, a Simpar reportou uma receita bruta total de R\$ 45.175,4 milhões comparativamente a R\$ 35.513,4 milhões no mesmo período de 2023, o que representou uma variação positiva de R\$ 9.662 milhões ou 27,2%. Essa variação deve-se, principalmente pela expansão dos negócios que estão bem posicionados em setores resilientes e com grande potencial de desenvolvimento no Brasil. O crescimento é explicado tanto por bases orgânicas, com adição de novos contratos de prestação de serviços e investimentos em ativos para locação, quanto por aquisições, as quais ampliaram a diversificação em clientes, serviços e setores.

Vale ressaltar que os investimentos de expansão contribuem apenas parcialmente para a receita e a geração de caixa do ano em que é executado, pois depende do momento em que os novos contratos são fechados, tendo em vista que os mesmos possuem um período de implantação que varia na média de 90 a 120 dias (intervalo este, que compreende gastos sem qualquer receita, distorcendo assim, as margens e os retornos da Companhia quando comparado a uma situação onde todos os volumes de contratos estão operando em capacidade plena).

Principais indicadores de liquidez e desempenho financeiro

(Em milhões de Reais, exceto índices)	Período de seis meses findo em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Patrimônio Líquido	5.725,0	6.751,7	5.581,8
Receita líquida de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos de locação utilizados na prestação de serviços	41.062,9	31.843,6	24.381,8
Lucro Líquido (prejuízo) do exercício proveniente de operações continuadas	93,8	(651,9)	940,7
EBITDA (i)	10.432,3	7.968,6	7.003,1
EBITDA-Ajustado (ii)	10.481,7	8.177,4	6.809,0
Margem EBITDA-Ajustado (iii)	32,2%	31,9%	28,7%
Dívida bruta (iv)	53.818,3	42.869,8	38.943,2
Dívida líquida (v)	40.659,9	31.745,3	26.040,9
Caixa e equivalentes de caixa	1.903,8	1.345,5	1.718,0
Títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras	11.254,5	9.779,1	11.184,2
Instrumentos financeiros derivativos	317,5	984,9	3.047,6
Variações de MTM contabilizadas no Patrimônio Líquido (<i>hedge accounting</i>)	(2.239,6)	(1.668,9)	(2.311,2)
Alavancagem líquida (vi)	3,9	3,7	3,7
Liquidez imediata (vii)	0,6	0,7	0,9
Liquidez corrente (viii)	1,3	1,4	1,5
Liquidez seca (ix)	0,9	1,0	1,2

A Simpar S.A. (“**Controladora**” ou “**Companhia**”) junto com suas controladas (em conjunto denominadas “**Grupo**”) operam em oito segmentos de negócios: serviços logísticos (“**JSL**”), locação de veículos leves (“**Movida**”), locação de caminhões, máquinas e equipamentos (“**Vamos**”), gestão e terceirização de frotas de veículos leves e pesados para o setor público (“**CS Brasil**”), administração de portos e de concessões de rodovias e transporte urbano (“**CS Infra**”), concessionárias de veículos leves e pesados (“**Automob**”), serviços financeiros (“**Banco BBC**”) e serviços de gestão ambiental (“**Ciclus Ambiental**”).

Abaixo são apresentadas as principais métricas financeiras e de liquidez para avaliação do negócio da Companhia, as quais são revisadas regularmente pela Administração:

- (i) EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) ou LAJIDA (Lucro antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização), é uma medida não contábil que elaboramos de acordo com a Instrução Normativa da CVM Nº 156/22. Consiste no lucro líquido do exercício, acrescido do resultado financeiro líquido, do total do imposto de renda e contribuição social e das depreciações e amortizações. Por meio da utilização do EBITDA, procura-se demonstrar a performance operacional da Companhia.
- (ii) EBITDA Ajustado (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) ou LAJIDA Ajustado (Lucro antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização, ajustado) é uma medida não contábil que elaboramos de acordo com a Instrução Normativa da CVM Nº 156/22. Consiste no EBITDA como definido no item (i) anterior, adicionando, quando houver, a provisão para perda do valor recuperável de ativos não financeiros (*Impairment*) ou reversões, e EBITDA Ajustado dos últimos doze meses das sociedades incorporadas e/ou adquiridas pela Companhia. O EBITDA Ajustado, é utilizado para demonstrar a performance operacional da Companhia, além de ser uma métrica para medição de adimplemento de *covenants* financeiros de contratos.
- (iii) A “Margem EBITDA Ajustado” consiste no resultado da divisão do EBITDA Ajustado pela receita líquida de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos utilizados na prestação de serviços da Companhia.
- (iv) A “Dívida Bruta” é uma medição não contábil elaborada pela Companhia e definida como a soma de saldo de (i) risco sacado a pagar, (ii) empréstimos e financiamentos, (iii) debêntures, (iv) arrendamentos a pagar, (v) instrumentos financeiros derivativos e (vi)

arrendamentos por direito de uso, todos circulantes e não circulantes, subtraída dos arrendamentos por direito de uso circulante e não circulante, desconsiderando as variações de *MTM* contabilizadas no patrimônio líquido (*hedge accounting*).

- (v) A “Dívida Líquida” é uma medição não contábil elaborada pela Companhia e definida como Dívida Bruta subtraída do caixa e equivalentes de caixa, títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras circulantes e não circulantes
- (vi) A “Alavancagem Líquida” é um indicador não contábil que procura medir o nível do endividamento da Companhia, em determinado período, em relação ao seu resultado operacional. O cálculo é feito utilizando a Dívida Líquida dividida pelo EBITDA Ajustado de determinado período.
- (vii) A “Liquidez imediata” é um indicador elaborado pela Companhia e definido como a soma do caixa e equivalentes de caixa mais títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras (circulantes), dividida pelo passivo circulante.
- (viii) A “Liquidez corrente” é um indicador elaborado pela Companhia e definido como a divisão do ativo circulante pelo passivo circulante.
- (ix) A “Liquidez seca” é um indicador elaborado pela Companhia e definido como soma do Caixa e equivalentes de caixa mais títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras (circulante) mais contas a receber (circulante), dividida pelo passivo circulante.

Em 31 de dezembro de 2024, a Dívida Bruta era de R\$ 53,8 bilhões, representando uma Dívida Líquida de R\$ 40,6 bilhões. O endividamento de curto prazo da Companhia em 31 de dezembro de 2024 perfazia R\$ 7,6 bilhões, e desta forma o caixa disponível, equivalente a 1,7x da dívida de curto prazo

Em 31 de dezembro de 2023, a Dívida Bruta era de R\$ 42,9 bilhões, representando uma Dívida Líquida de R\$ 31,7 bilhões. O endividamento de curto prazo da Companhia em 31 de dezembro de 2023 perfazia R\$ 4,6 bilhões, e desta forma o caixa disponível, equivalente a 3,2x da dívida de curto prazo.

A Administração da Companhia entende que as condições financeiras e patrimoniais da Simpar e suas controladas são suficientes para implementar o seu plano de negócios e cumprir com suas obrigações de curto e médio prazo.

O aumento em R\$ 8,9 bilhões da dívida líquida, referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 com o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2023, é proveniente de novas captações realizadas no mercado nacional e internacional, via Certificado de Recebíveis do Agronegócio – CRA, Certificados de Recebíveis de Direitos Creditórios – CDCA, FINAME Direto, Fundo Constitucional do Centro-Oeste – FCO, Crédito Internacional e Sênior Notes – BOND. As novas emissões de Debentures também compõem o total da variação.

Dívida Bruta

(Em milhões de Reais, exceto índices)	Exercício social encerrado em em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Dívida bruta ajustada de curto prazo	7.656,9	4.042,6	4.242,9
Dívida bruta ajustada de longo prazo	46.161,4	38.242,2	34.700,3
Dívida Bruta Ajustada (i)	53.818,3	42.869,8	38.943,2

- (i) A “Dívida Bruta” é uma medição não contábil elaborada pela Companhia e definida como a soma de saldo de (i) risco sacado a pagar, (ii) empréstimos e financiamentos, (iii) debêntures, (iv) arrendamentos a pagar (v) instrumentos financeiros derivativos e (vi) arrendamentos por direito de uso, todos circulantes e não circulantes, subtraída dos arrendamentos por direito de uso circulante e não circulante.

Em 31 de dezembro de 2024, a Dívida Bruta da Companhia registrou R\$ 53,8 bilhões, comparado a R\$ 42,9 bilhões em 31 de dezembro de 2023. Ao longo de 2024, o Grupo

SIMPAR realizou diversas operações para gestão de passivos, com o objetivo de otimizar o uso dos recursos, reduzir o custo da dívida e o custo de carregamento da caixa.

(b) Estrutura de capital

A Companhia acredita que sua atual estrutura de capital apresentou nos períodos indicados uma estrutura equilibrada entre capital próprio e de terceiros, condizente, na visão da administração da Companhia, com suas atividades, na proporção apresentada conforme abaixo.

Em 31 de dezembro de 2024, a estrutura de capital da Companhia era composta por 6,81% de capital próprio e 93,19% de capital de terceiros, comparados a 9,63% de capital próprio e 90,37% de capital de terceiros em 31 de dezembro de 2023.

(Em milhões de Reais, exceto índices)	Exercício social encerrado em em 31 de dezembro de		
	2024	2023	2022
Passivo circulante + Passivo não circulante (capital de terceiros)	78.300,9	63.389,1	56.077,8
Patrimônio líquido (capital próprio)	5.725,0	6.751,7	5.581,8
Total Patrimônio Líquido e Passivo circulante e Passivo não circulante	84.025,8	70.140,8	61.659,5
Parcela de capital de terceiros	93,19%	90,37%	90,95%
Parcela de capital próprio	6,81%	9,63%	9,05%

O capital de terceiros da Companhia é representado pela soma do passivo circulante mais passivo não circulante.

O padrão de financiamento da Companhia é basicamente composto por empréstimos destinados às necessidades de capital de giro, e principalmente para a renovação e expansão da frota.

(c) Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Entendemos que a Companhia apresenta condições financeiras suficientes para cumprir com seus compromissos financeiros assumidos, conforme análise quantitativa demonstrada abaixo:

A Companhia apresentou posição de caixa e aplicações financeiras de R\$ 13,1 bilhões em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 11,2 bilhões em 31 de dezembro de 2023. A dívida bruta de curto prazo da Companhia, definida como a soma de (i) risco sacado a pagar, (ii) empréstimos e financiamentos, (iii) debêntures, (iv) arrendamentos a pagar (v) instrumentos financeiros derivativos e (vi) arrendamentos por direito de uso, todos circulantes, subtraída dos arrendamentos por direito de uso também circulante, era de R\$ 7,6 bilhões em 31 de dezembro de 2024 e R\$ 4,6 bilhão em 31 de dezembro de 2023.

A dívida de curto prazo é composta principalmente de financiamentos para aquisição de veículos, cujos fluxos de amortização são compatíveis com os prazos dos contratos e os valores residuais são quitados, em sua maioria, com recursos das vendas dos ativos.

Análise do caixa gerado ou utilizado pelas atividades operacionais e atividades de investimento

No exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, a Companhia utilizou caixa pelas atividades operacionais e nas atividades de investimento de R\$ 3.560,13 milhões e R\$ 1.528,62 milhões, respectivamente. No exercício encerrado em 31 de dezembro de 2023, a Companhia utilizou caixa pelas atividades operacionais e nas atividades de investimento de R\$ 1.380,34 milhões e R\$ 1394,05 milhões, respectivamente. A variação no período findo em 31 de dezembro de 2023 e no exercício social findo em 31 de dezembro de 2022 foi principalmente decorrente da utilização do caixa para investimentos em ativos operacionais para locação e aquisições de empresas, respectivamente, que está em linha com o plano de expansão das operações da Companhia.

A tabela abaixo apresenta o cronograma para pagamento da dívida bruta em 31 de dezembro de 2024:

(Em milhões de Reais, exceto índices e datas)

Vencimento das parcelas	Valor Total	%
Total passivo circulante dez/2024	7.624,1	14%
Total passivo não circulante	46.194,2	86%
2025	8.025,5	15%
2026	7.371,2	14%
2027	9.166,4	17%
2028	8.816,0	16%
2029	7.589,8	10%
2030 em diante	5.225,2	10%
Total	53.818,3	100%

A tabela abaixo apresenta o cronograma para pagamento da dívida bruta em 31 de dezembro de 2023:

(Em milhões de Reais, exceto índices e datas)

Vencimento das parcelas	Valor Total	%
Total passivo circulante dez/2023	4.042,6	9%
Total passivo não circulante	38.827,2	91%
2024	6.491,9	15%
2025	9.390,9	22%
2026	5.708,2	13%
2027	4.778,4	11%
2028	2.977,1	7%
2029 em diante	9.161,3	21%
Total	42.869,8	100%

(d) Fonte de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas

No último exercício social, as principais fontes de financiamento da Companhia foram: (i) fluxo de caixa gerado por suas atividades operacionais; e (ii) financiamento no mercado de capitais e financeiro, de curto e longo prazos. Esses financiamentos são utilizados pela Companhia principalmente para cobrir custos, despesas e investimentos relacionados a: (i) operação de negócios, (ii) desembolso de capital, e (iii) exigências de pagamento de seu endividamento.

No item 2.1 (f) deste Formulário de Referência estão descritas as principais linhas de financiamentos contraídas pela Companhia e as características de cada uma.

(e) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

Na data deste Formulário de Referência, a Diretoria não vislumbra necessidades de recursos que não possam ser suportadas com os recursos atuais ou futuros dos quais a Companhia pode dispor. Caso sejam necessários recursos adicionais para cobertura de deficiência de liquidez no curto prazo, a Companhia pretende captar recursos junto ao mercado de capitais brasileiro e/ou instituições financeiras.

No item 2.1 (f) deste Formulário de Referência estão descritas as principais linhas de financiamentos contraídas pela Companhia e as características de cada uma.

- (f) Níveis de endividamento e as características de tais dívidas
- i. contratos de empréstimo e financiamento relevantes

DEBÊNTURES																
	Valores e taxas									Consolidado						
	1ª Série		2ª Série		3ª Série		4ª Série		Emissão	Datas			Pagamento de juros	Espécie	Identificação do ativo na CETIP	Total
	Valores	Taxa de juros efetiva	Valores	Taxa de juros efetiva	Valores	Taxa de juros efetiva	Valores	Taxa de juros efetiva	Total	Emissão	Captação	Vencimento				
Simpar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13ª Emissão (1ª emissão)	-	-	105.060	CDI + 2,20%	-	-	-	-	450.000	20/05/2019	30/05/2019	20/05/2026	Semestral	Quirografárias	JSML A3/B3	82.393
3ª Emissão	1.245.000	CDI+3,50%	255.000	IPCA+7,97%	-	-	-	-	1.500.000	15/09/2021	30/09/2021	15/09/2031	Semestral	Quirografárias	JSML A5/ B5	1.505.703
4ª Emissão	750.000	CDI+2,40%	-	-	-	-	-	-	750.000	15/07/2022	19/07/2022	15/07/2027	Semestral	Quirografárias	SIMH14	315.381
5ª Emissão	750.000	CDI+3,00%	-	-	-	-	-	-	750.000	15/08/2022	23/08/2022	15/08/2029	Semestral	Flutuante	SIMH15	784.112
6ª Emissão	850.000	CDI+3,20%	-	-	-	-	-	-	850.000	20/12/2022	02/01/2023	20/12/2032	Semestral	Quirografárias	SIMH16	843.480

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Os Diretores da Companhia informam que em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não possuía quaisquer outras relações de longo prazo com instituições financeiras além daquelas citadas neste Formulário de Referência e nas demonstrações financeiras e respectivas notas explicativas.

Os Diretores da Companhia esclarecem ainda que as atuais relações de longo prazo com instituições financeiras têm suprido adequadamente as necessidades de financiamento na expansão do negócio da Companhia. A exceção a este fato são as emissões de debêntures realizadas pela Companhia e descritas neste Formulário de Referência com o intuito de refinar o capital de giro no longo prazo da Companhia. Para o futuro, possíveis relações com instituições financeiras poderão ser desenvolvidas em linha com as estratégias da Companhia.

iii. grau de subordinação entre as dívidas

Não existe grau de subordinação contratual entre as dívidas quirografárias da Companhia. O grau de subordinação entre as dívidas da Companhia é determinado de acordo com as disposições da legislação brasileira em vigor, qual seja: (i) obrigações sociais e trabalhistas; (ii) impostos a recolher; (iii) passivos de arrendamento mercantil (garantia real); (iv) empréstimos e financiamentos; (v) créditos quirografários; (vi) créditos subordinados; e (vii) dividendos e juros sobre capital próprio. Para informações sobre a natureza e prazo de vencimento das dívidas da Companhia, ver item 2.1(e) deste Formulário de Referência.

iv. eventuais restrições a nós impostas em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Os contratos da Companhia listados no item 2.1.f.i possuem restrições com relação à alteração de controle da Companhia, distribuição de dividendos acima do previsto no estatuto social ou na legislação aplicável em caso de inadimplemento, contratação de novas dívidas, alienação de ativos, emissão de novos valores mobiliários, além de cláusulas de *cross-default* e *cross acceleration*.

Em 31 de dezembro de 2024, 100% dos do endividamento da Companhia estavam sujeitos à *cross-default* e *cross acceleration*, as quais também se aplicam ao descumprimento de *covenants* ou declaração de vencimento antecipado de outras empresas do Grupo.

Em 31 de dezembro de 2024, os *covenants* financeiros aos quais a Companhia estava sujeita, conforme listados abaixo, estavam devidamente cumpridos.

Emissão	Dívida	Dívida financeira líquida ⁽¹⁾ / EBITDA-Adicionado ⁽²⁾	Limite da Companhia em 31 de dezembro de 2024	EBITDA-Adicionado ⁽²⁾ / despesa financeira líquida ⁽³⁾	Limite da Companhia em 31 de dezembro de 2024
1ª	Debênture	Igual ou menor que 3,5	2,3	Igual ou maior que 2	3,4
3ª	Debênture	Igual ou menor que 3,5	2,3	Igual ou maior que 2	3,4
4ª	Debênture	Igual ou menor que 3,5	2,3	Igual ou maior que 2	3,4
5ª	Debênture	Igual ou menor que 3,5	2,3	Igual ou maior que 2	3,4
6ª	Debênture	Igual ou menor que 3,5	2,3	Igual ou maior que 2	3,4

⁽¹⁾ Dívida Financeira Líquida para fins de *covenants*: significa saldo total dos empréstimos e financiamentos de curto e longo prazo da Emissora, incluídas as debêntures e quaisquer outros títulos e valores mobiliários representativos de dívida, os resultados, negativos e/ou positivos, das operações de proteção patrimonial (*hedge*) e subtraídos: (a) os valores em caixa e em aplicações financeiras; e (b) os financiamentos contraídos em razão do programa de financiamento de estoque de veículos novos e usados, nacionais e importados e peças automotivas, com concessão de crédito rotativo cedido pelas instituições financeiras ligadas às montadoras (*floor plan*); ou a partir do momento em que não existirem mais dívidas da companhia a definição de dívida passa a ser: Dívida Financeira Líquida para fins de *covenants* significa o saldo total dos empréstimos e financiamentos de curto e longo prazo da Emissora, incluídas as debêntures e quaisquer outros títulos e valores mobiliários representativos de dívida, os resultados, negativos e/ou positivos, das operações de proteção patrimonial (*hedge*) e subtraídos: (a) os valores em caixa e em aplicações financeiras e saldos a receber de cartões de crédito; e (b) os financiamentos contraídos em razão do programa de financiamento de estoque de veículos novos e usados, nacionais e importados e peças automotivas, com concessão de crédito rotativo cedido pelas instituições financeiras ligadas às montadoras (*floor plan*);

⁽²⁾ EBITDA-Adicionado para fins de *covenants*: significa o lucro antes do resultado financeiro, impostos, depreciações, amortizações, *impairment* dos ativos, custo dos veículos avariados e sinistrados e equivalências patrimoniais, acrescido do custo de venda de ativos utilizados na prestação de serviços, apurado ao longo dos últimos 12 (doze) meses, incluindo o EBITDA-Adicionado dos últimos 12 (doze) meses das sociedades incorporadas e/ou adquiridas.

⁽³⁾ Despesas financeiras líquidas para fins de *covenants*: significa os encargos da dívida acrescidos das variações monetárias, deduzidas as rendas de aplicações financeiras, todos estes relativos aos itens descritos na definição de Dívida Líquida acima, calculados pelo regime de competência ao longo dos últimos 12 (doze) meses.

(g) Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

Em 22 de fevereiro de 2022, a Atu 12 Arrendatária Portuária SPE S.A. efetuou uma captação por meio do Fundo Constitucional do Nordeste (“FNE”), junto ao Banco do Nordeste do Brasil S.A., com limite de financiamento com limite de crédito no valor de R\$ 332.646 mil com vencimento em 15/02/2042 e houve a utilização desse limite no valor de R\$ 290.206 mil, a uma taxa de IPCA + 2,76% a.a., o que representa uma utilização de 87,24% do valor total do limite disponível em 31 de dezembro de 2024, para o projeto de melhoria de infraestrutura do Porto de Aratu.

Em 22 de fevereiro de 2022, a Atu 18 Arrendatária Portuária SPE S.A. efetuou uma captação por meio do FNE, junto ao Banco do Nordeste do Brasil S.A., no valor de R\$ 203.784 mil, com vencimento em 15/03/2036 e houve utilização desse limite no valor de R\$ 182.437 mil a uma taxa de IPCA + 2,76%a.a., o que representa uma utilização inferior a 89,52% do valor total do limite disponível em 31 de dezembro de 2023, para o projeto de melhoria de infraestrutura do Porto de Aratu.

Em 10 de agosto de 2022, a Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A., efetuou uma captação por meio do FNE, junto ao Banco do Nordeste do Brasil S.A., com um limite de crédito no valor de R\$ 220.732 mil com vencimento em 15/08/2038 e houve a utilização desse limite no valor de R\$ 210.058 mil, a uma taxa média de IPCA + 2,65% a.a., o que representa uma utilização de 95,16% do valor total do limite disponível, para o projeto de infraestrutura na Rodovia Transcerrados no Piauí.

(h) Alterações significativas em itens das demonstrações de resultado e de fluxo de caixa

As demonstrações financeiras consolidadas, assim como as informações contábeis intermediárias consolidadas, foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil que compreendem as normas da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e os pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) e estão em conformidade com as normas internacionais de relatórios financeiros (*International Financial Reporting Standards – IFRS*) emitidas pelo *International Accounting Standards Board – IASB*, em 31 de dezembro de 2024 e das demonstrações financeiras consolidadas relativas aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023.

Comparação dos resultados referente ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 e 2023:

(em milhões de Reais)	31/12/2024	AV	31/12/2023	AV	2024 x 2023
Receita líquida de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos desmobilizados	41.063	100,0%	31.844	100,0%	9.219
Total do custo de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos desmobilizados	(30.488)	-74,3%	(23.700)	-74,4%	(6.788)
Total do custo de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos desmobilizados	(30.488)	-74,3%	(23.700)	-74,4%	(6.788)
Lucro bruto	10.575	25,7%	8.144	25,6%	2.431
Despesas comerciais	(1.480)	-3,6%	(1.218)	-3,8%	(262)
Despesas administrativas	(2.078)	-5,1%	(2.065)	-6,5%	(13)
Provisão de perdas esperadas ("impairment") de contas a receber	(361)	-0,9%	(184)	-0,6%	(176)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	41	0,1%	182	-0,6%	(141)
Resultado de equivalência patrimonial	8	0,0%	5	0,0%	3
Lucro antes das despesas e receitas financeiras	6.705	16,3%	4.865	15,3%	1.840
Receitas financeiras	1.628	3,9%	1.138	3,6%	491
Despesas financeiras	(7.922)	-19,3%	(7.031)	-22,1%	(890)
Lucro antes do imposto de renda e da contribuição social	411	1,0%	(1.029)	-3,2%	1.441
Imposto de renda e contribuição social - corrente	(124)	-0,3%	(86)	-0,3%	(39)
Imposto de renda e contribuição social - diferido	(193)	-0,5%	463	1,5%	(656)
Total do imposto de renda e da contribuição social	(318)	-0,8%	377	1,2%	(695)
Lucro líquido do exercício	94	0,2%	(652)	-2,0%	746

Receita líquida

A receita líquida no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 41.062,9 milhões comparativamente a R\$ 31.843,6 milhões no mesmo período de 2023, o que representou uma variação de R\$ 9.219,3 milhões ou 28,9%. Essa variação deve-se, principalmente pela expansão dos negócios que estão bem posicionados em setores resilientes e com grande potencial de desenvolvimento no Brasil. O crescimento é explicado tanto por bases orgânicas, com adição de novos contratos de prestação de serviços e investimentos em ativos para locação, quanto por aquisições, as quais ampliaram a diversificação em clientes, serviços e setores.

Lucro bruto

O lucro bruto no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 10.574,9 milhões comparativamente a R\$ 8.143,8 milhões no mesmo período de 2023, o que representou uma variação de R\$ 2.431,1 ou 29,8%. A expansão da margem bruta é resultante do ganho de escala proveniente da expansão dos negócios e do lucro bruto na venda dos ativos dado o novo patamar de preços de mercado.

Despesas comerciais, administrativas e outras (despesas) receitas operacionais, líquidas

As despesas comerciais, administrativas e outras (despesas) receitas operacionais, líquidas no período findo em 31 de dezembro de 2024 totalizaram R\$ 3.517,2 milhões comparativamente a R\$ 3.100,1 milhões no mesmo período de 2023, o que representou aumento de R\$ 417,1 milhões ou 13,4%. Esse aumento é explicado sobretudo pelo crescimento nos gastos com salários e encargos sociais, depreciação e amortização. O que se trata de um aumento esperado, uma vez com maior quadro de empresas ao Grupo, há um número maiores de funcionários e ativos adequado com o crescimento do Grupo Simpar.

Perdas esperadas (“impairment”) de contas a receber

As perdas esperadas (“impairment”) de contas a receber no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 360,9 milhões comparativamente a R\$ 184,3 milhões no mesmo período de 2023, o que representou uma variação de R\$ 176,6 milhões ou 95,8%. Sendo um aumento esperado que está em linha com a rubrica do contas a receber. Uma vez que o saldo do contas a receber sem o efeito das perdas esperadas (“impairment”) em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 7.417,6 milhões comparativamente a R\$ 6.230,9 milhões no mesmo período de 2023, o que representou um aumento de R\$ 1.186,7 milhões. Além disso, o Grupo possui políticas e procedimentos adequados para controle do *impairment* do contas a receber.

Receitas e despesas financeiras

As receitas e despesas financeiras no período findo de 31 de dezembro de 2024 totalizaram R\$ 6.293,5 milhões de despesas comparativamente a R\$ 5.893,7 milhões de despesas no mesmo período de 2023, o que representou um aumento de R\$ 399,8 milhões ou 6,8%. Esse aumento é explicado sobretudo pelo incremento da dívida líquida como reflexo de investimentos realizados para o crescimento do Grupo.

Imposto de renda e contribuição social

O imposto de renda e contribuição social no período findo em 31 de dezembro de 2024 foi negativo em R\$ 317,6 milhões, que comparativamente a R\$ 377,2 milhões positivo para o mesmo período de 2023, o que representou uma variação de R\$ 694,8 milhões ou 184,2%. Esta variação se deu principalmente por conta do resultado positivo do imposto de renda e contribuição social diferido, que é devido ao aumento do prejuízo fiscal.

Lucro líquido (prejuízo) do exercício

O lucro no período findo em 31 de dezembro de 2024 foi de R\$ 93,8 milhões comparativamente a R\$ 651,8 milhões de prejuízo no mesmo período de 2023, o que representou uma variação de R\$ 745,6 milhões ou 794,9%. Essa variação foi em razão do aumento substancial do lucro bruto em comparação ao aumento das despesas operacionais e financeiras.

Análise patrimonial dos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024 e 2023:

(em milhões de Reais)	31/12/2024	AV	31/12/2023	AV	2024 x 2023
Ativo	84.026	100,00%	70.141	100,00%	13.885
Circulante	27.221	32,40%	22.161	31,59%	5.060
Caixa e equivalentes de caixa	1.904	2,27%	1.346	1,92%	558
Títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras	11.067	13,17%	9.601	13,69%	1.466
Instrumentos financeiros derivativos	1.034	1,23%	29	0,04%	1.004
Contas a receber	6.176	7,35%	5.107	7,28%	1.070
Estoques	3.200	3,81%	2.891	4,12%	310
Ativo imobilizado disponibilizado para venda	1.576	1,88%	1.262	1,80%	313
Tributos a recuperar	465	0,55%	500	0,71%	(35)
Imposto de renda e contribuição social a recuperar	942	1,12%	855	1,22%	87
Dividendos a receber	0	0,00%	-	0,00%	0
Partes relacionadas	0	0,00%	0	0,00%	(0)
Outros créditos	856	1,02%	571	0,81%	286
Não circulante	56.805	67,60%	47.980	68,41%	8.825
Realizável a longo prazo	6.219	7,40%	4.599	6,56%	1.620
Títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras	187	0,22%	178	0,25%	9
Instrumentos financeiros derivativos	2.244	2,67%	873	1,24%	1.371
Contas a receber	473	0,56%	494	0,70%	(21)
Tributos a recuperar	510	0,61%	385	0,55%	125
Imposto de renda e contribuição social a recuperar	198	0,24%	114	0,16%	84
Depósitos judiciais	153	0,18%	119	0,17%	35
Imposto de renda e contribuição social diferidos	1.666	1,98%	1.591	2,27%	75
Partes relacionadas	-	0,00%	1	0,00%	(1)
Ativo de indenização por combinação de negócios	520	0,62%	605	0,86%	(85)
Outros créditos	267	0,32%	240	0,34%	27
Investimentos	42	0,05%	38	0,05%	4
Imobilizado	46.262	55,06%	39.826	56,78%	6.436
Intangível	4.281	5,09%	3.517	5,01%	764
Passivo e Patrimônio líquido	84.026	100,00%	70.141	100,00%	13.885
Circulante	21.081	25,09%	15.329	21,85%	5.752
Fornecedores	7.207	8,58%	6.391	9,11%	815

<i>Floor plan</i>	747	0,89%	377	0,54%	370
Risco sacado a pagar	33	0,04%	116	0,16%	(83)
Empréstimos, financiamentos e debêntures	6.966	8,29%	3.693	5,26%	3.273
Instrumentos financeiros derivativos	1.560	1,86%	724	1,03%	837
Arrendamentos a pagar a instituições financeiras	132	0,16%	125	0,18%	7
Arrendamentos a pagar por direito de uso	447	0,53%	365	0,52%	82
Cessão de direitos creditórios	1.368	1,63%	1.130	1,61%	238
Obrigações a pagar por aquisição de empresas	391	0,47%	268	0,38%	123
Compra de ações de controladas a termo	86	0,10%	-	0,00%	86
Obrigações sociais e trabalhistas	750	0,89%	728	1,04%	22
Imposto de renda e contribuição social a recolher	53	0,06%	45	0,06%	7
Tributos a recolher	556	0,66%	456	0,65%	100
Dividendos e juros sobre capital próprio a pagar	181	0,21%	124	0,18%	57
Partes relacionadas	0	0,00%	1	0,00%	(0)
Outras contas a pagar	606	0,72%	788	1,12%	(182)
Não circulante	57.220	68,10%	48.060	68,52%	9.160
Empréstimos, financiamentos e debêntures	48.086	57,23%	39.473	56,28%	8.613
Instrumentos financeiros derivativos	2.035	2,42%	1.163	1,66%	872
Arrendamentos a pagar a instituições financeiras	92	0,11%	147	0,21%	(55)
Arrendamentos a pagar por direito de uso	1.675	1,99%	1.500	2,14%	176
Cessão de direitos creditórios	549	0,65%	1.192	1,70%	(643)
Obrigações a pagar por aquisição de empresas	1.139	1,36%	979	1,40%	160
Tributos a recolher	17	0,02%	31	0,04%	(14)
Obrigações sociais e trabalhistas	56	0,07%	184	0,26%	(128)
Provisão para demandas judiciais e administrativas	670	0,80%	766	1,09%	(96)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	1.613	1,92%	1.495	2,13%	119
Partes relacionadas	1	0,00%	1	0,00%	-
Compra de ações de controladas a termo	1.081	1,29%	1.058	1,51%	23
Outras contas a pagar	205	0,24%	71	0,10%	134
Patrimônio líquido	5.725	6,81%	6.752	9,63%	(1.027)

Comparação dos números patrimoniais do período de seis meses do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 com os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022:

Ativo circulante

Em 31 de dezembro de 2024, o ativo circulante era de R\$ 27.220,9 milhões em comparação com R\$ 22.160,6 milhões em 31 de dezembro de 2023. Em relação ao total do ativo, o ativo circulante representava 32,4% em 31 de dezembro de 2024. A seguir, maiores detalhes sobre as principais variações:

Caixa e equivalentes de caixa e Títulos e valores mobiliários

Em 31 de dezembro de 2024, as rubricas de “caixa e equivalentes de caixa” e “títulos e valores mobiliários” apresentaram saldo de R\$ 1.903,8 milhões e R\$ 11.067,3 milhões, respectivamente, e para exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023 os saldos foram de R\$ 1.345,5 milhões e R\$ 9.600,8 milhões. Este acréscimo somado foi de R\$ 2.024,8 milhões ou 18,50% e decorreu da venda de participação de sua controlada Automob S.A. pelo montante de R\$ 1.000,00 milhão e captação de empréstimos, financiamentos e debêntures.

Contas a receber

Em 31 de dezembro de 2024 a rubrica de “contas a receber” apresentou saldo de R\$ 6.176,2 milhões e R\$ 5.106,7 milhões em 31 de dezembro de 2023. Este aumento de R\$ 1.069,5 milhões ou 20,9% decorreu principalmente do crescimento operacional do segmento de locação e maior volume de vendas nas concessionárias, além dos saldos de contas a receber de empresas adquiridas.

Ativo não circulante

Em 31 de dezembro de 2024, o ativo não circulante era de R\$ 56.804,8 milhões em comparação com R\$ 47.980,2 milhões em 31 de dezembro de 2023. Em relação ao total do ativo, o ativo não circulante representava 67,6%, em 31 de dezembro de 2024 e 68,4% em 31 de dezembro de 2023. A seguir, maiores detalhes sobre as principais variações:

Imobilizado

Em 31 de dezembro de 2024, a rubrica de “imobilizado” apresentou saldo de R\$ 46.262,5 milhões e R\$ 39.826,1 milhões em 31 de dezembro de 2023, com um aumento de R\$ 6.436,4 milhões ou 16,2%. O aumento foi pela adição principalmente de veículos para frota. O que é esperado pelo Grupo, especialmente no segmento de locação.

Passivo circulante

Em 31 de dezembro de 2024 o passivo circulante era de R\$ 21.080,9 milhões em comparação com R\$ 15.328,8 milhões em 31 de dezembro de 2023. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o passivo circulante era de 25,1% em 31 de dezembro de 2024 e 21,9% em 31 de dezembro de 2023. A seguir, maiores detalhes sobre as principais variações:

Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2024, a rubrica de “Fornecedores” apresentou saldo de R\$ 7.206,9 milhões em comparação com R\$ 6.391,4 milhões em 31 de dezembro de 2023. Este aumento de R\$ 815,5 milhões ou 12,7%, se deve principalmente às aquisições de ativos operacionais, veículos e máquinas, notadamente.

Empréstimos e financiamentos e debêntures

Em 31 de dezembro de 2024, a rubrica de “Empréstimos, Financiamentos e Debêntures” apresentou saldo de R\$ 6.965,5 milhões em comparação com R\$ 3.692,9 milhões em 31 de dezembro de 2023. Este aumento de R\$ 3.272,6 milhões ou 88,6% se deve principalmente a: (i) amortização de R\$ 6.907,9 milhões de empréstimos e financiamentos; (ii) novos contratos do exercício que totalizaram R\$ 17.011,6 milhões; sendo que (v) as demais variações foram juros pagos no montante de R\$ 5.163,3 milhões, juros apropriados de R\$ 5.636,7 milhões, variação cambial positiva de R\$ 2.221,2 milhões e alocação da variação negativa de hedge de valor justo de R\$ 1.113,1 milhões.

Passivo não circulante

Em 31 de dezembro de 2024 o passivo não circulante era de R\$ 57.219,9 milhões em comparação com R\$ 48.060,3 milhões em 31 de dezembro de 2023. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o passivo não circulante era de 68,1% em 31 de dezembro de 2023 e 68,5% em 31 de dezembro de 2023.

Empréstimos e financiamentos

Em 31 de dezembro de 2024 a rubrica de “Empréstimos e Financiamentos” apresentou saldo de R\$ 48.086,3 milhões em comparação com R\$ 39.473,2 milhões em 31 de dezembro de 2023. Este aumento de R\$ 8.613,1 milhões ou 21,8% foi explicado em Empréstimos e Financiamentos - Passivo circulante.

Patrimônio líquido

Em 31 de dezembro de 2024, o patrimônio líquido era de R\$ 5.724,9 milhões em comparação com R\$ 6.751,7 milhões em 31 de dezembro de 2023. Esta redução de R\$ 1.026,7 milhões ou 15,21%, em virtude principalmente das variações de hedge de fluxo de caixa, recompra de ações e redução de participação de acionistas não-controladores.

Discussão e análise do fluxo de caixa

A tabela a seguir apresenta os valores relativos ao fluxo de caixa consolidado da Companhia para os períodos indicados:

	Consolidado				
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	2024 x 2023	2023 x 2022
Caixa líquido (utilizado) pelas atividades operacionais	(3.560.134)	(1.380.342)	(6.842.547)	-158%	80%
Caixa líquido (utilizado) pelas atividades de investimento	(1.528.622)	(1.394.047)	(1.795.036)	-10%	22%
Caixa líquido gerado (utilizado) pelas atividades de financiamento	5.647.131	2.401.839	9.326.225	135%	-74%
Aumento (Redução) líquido de caixa e equivalentes de caixa	558.375	(372.550)	688.642	250%	-154%
Caixa e equivalentes de caixa					
No início do exercício	1.345.475	1.718.025	1.029.383	-22%	67%
No final do exercício	1.903.850	1.345.475	1.718.025	42%	-22%
Aumento (Redução) líquido de caixa e equivalentes de caixa	558.375	(372.550)	688.642	250%	-154%

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024 comparado ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023

Caixa líquido (utilizado) gerado nas atividades operacionais

O caixa líquido utilizado nas atividades operacionais totalizou R\$ 3.560,1 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, comparado a uma utilização de caixa de R\$ 1.380,3 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, representando uma variação de R\$ 2.179,8 milhões, ou 158%. Essa utilização de recursos decorreu principalmente da compra de ativo imobilizado operacional e pagamentos de juros sobre empréstimos, financiamentos e debêntures.

Caixa líquido (utilizado) gerado nas atividades de investimento

O caixa líquido utilizado nas atividades de investimento totalizou R\$ 1.528,6 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, comparado a R\$ 1.394,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Essa utilização de recursos decorreu principalmente do efeito das adições de ativos imobilizados e intangíveis.

Caixa líquido (utilizado) gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento totalizou R\$ 5.647,1 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024, comparado com uma geração de caixa de R\$ 2.401,8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023. Esse aumento decorreu principalmente da captação de empréstimos, financiamentos e debêntures.

2.2 - Resultado operacional e financeiro

a. Resultados das nossas operações

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

Segmento JSL

Receita de Serviços

Os Diretores da Companhia informam que a receita de venda de Serviços é composta conforme descrito a seguir:

- **Transporte Rodoviário de Cargas**

As receitas provenientes de Transporte de Cargas variam em função do volume, do peso da carga transportada, da distância percorrida e, em alguns casos, da quantidade de viagens.

- **Distribuição Urbana**

As receitas provenientes de Distribuição Urbana variam em função do volume, do peso da carga transportada, da distância percorrida e, em alguns casos, da quantidade de viagens.

- **Operações de Logística Dedicada**

As receitas provenientes de Operações de logística dedicada variam em função da quantidade de empregados e/ou máquinas alocadas, quantidade movimentada e/ou transportada de cargas, distância percorrida e, em alguns casos, com base na quantidade de viagens.

- **Serviços de Armazenagem**

As receitas provenientes de serviços de armazenagem variam em função do tempo de área disponibilizada para armazenagem, quantidade movimentada, combinada com o volume (ex: m³) e/ou peso da carga.

Receita de Venda de Ativos

A receita de venda de ativos considera a desmobilização de ativos que foram utilizados na prestação de serviços e são colocados à venda pelo estado em que se encontram, podendo ser veículos leves, utilitários e pesados, máquinas e equipamentos.

A renovação de frota de veículos leves e utilitários ocorre, em geral, entre 2 e 3 anos. Os caminhões e cavalos mecânicos são renovados com periodicidade de 3 anos, ao passo que as máquinas e equipamentos com periodicidade de 5 anos.

Segmento Vamos

Receita de Serviços e Venda de Ativos

A receita do segmento Vamos é proveniente das seguintes categorias: (i) Locação de caminhões, máquinas e equipamentos e (ii) Customização. O detalhamento referente a cada categoria dessas receitas consiste em:

- i. Locação de caminhões, máquinas e equipamentos: locação de caminhões, máquinas e equipamentos e gestão de frotas; e
- ii. Customização: Industrialização e customização de caminhões.

Segmento Movida

Receita de Serviços e Venda de Ativos

As principais fontes de receita da Movida são decorrentes do resultado de suas atividades operacionais, que consistem em (i) locação de veículos (segmentos de *Rent a Car* ou “RAC” e gestão e terceirização de frotas ou “GTF”); (ii) venda de ativos utilizados para locação de veículos.

A receita de RAC é derivada do volume de diárias e do preço médio por diária, a qual varia de acordo com o prazo de locação, classe de veículos e serviços adicionais. A receita de GTF é oriunda de um valor de locação mensal, baseado no valor do carro e no prazo do contrato. A receita de venda de ativos é reflexo do volume de carros vendidos para renovação de frotas e preço médio.

Segmento CS Infra

Receita de Serviços

As principais fontes de receita da CS Infra são decorrentes do resultado de suas atividades operacionais, que consistem na administração de portos, mercados municipais, estacionamentos rotativos e concessões de rodovias; (ii) transporte urbano de passageiros no formato *Bus Rapid Transit* (“BRT”).

Segmento Ciclus Ambiental

Receita de Serviços

As principais fontes de receita da Ciclus Ambiental são decorrentes de serviços ambientais que incluem: comercialização de biogás, de créditos de carbono, de energia proveniente do biogás e da incineração de resíduos; de serviços de tratamento de chorume, instalação e operação de aterro sanitário industrial, implantação de sistemas e valorização e minimização de resíduos, comercialização de água de reuso e venda de subprodutos oriundos dos resíduos sólidos urbanos e industriais

Segmento CS Brasil

Receita de Serviços

- **Gestão e Terceirização de frotas/equipamentos**

As receitas provenientes de gestão e terceirização variam em função da quantidade de veículos e da tarifa cobrada por veículo disponibilizado. Adicionamos serviços como o dimensionamento de frotas e serviços agregados (motorista, manutenção e reposição de veículos e equipamentos e garantia de disponibilidade) a este segmento, os quais também são considerados na precificação.

- **Transporte de Passageiros**

As receitas provenientes de transporte de passageiros variam em função do volume de passageiros transportados e da tarifa cobrada por passageiro, no caso da divisão de linhas de ônibus de transporte coletivo. Em relação à divisão de fretamentos para empresas, leva-se em consideração a quantidade de ativos, de profissionais alocados na operação e distância percorrida.

- **Venda de Ativos utilizados na prestação de serviços**

A receita de venda de ativos considera a desmobilização de ativos que foram utilizados na prestação de serviços e são colocados à venda pelo estado em que se encontram, podendo ser veículos leves, utilitários e pesados, máquinas e equipamentos.

A renovação de frota de veículos leves e utilitários ocorre, em geral, entre 2 e 3 anos. Os caminhões e cavalos mecânicos são renovados com periodicidade de 3 anos, ao passo que as máquinas e equipamentos com periodicidade de 5 anos.

Segmento Automob (anteriormente denominada Original Concessionárias)

Receita de Serviços e Venda de Ativos

Os Diretores da Companhia informam que registramos como receita na Automob (anteriormente denominada Original Concessionárias): (i) Comercialização de veículos leves e pesados, máquinas e equipamentos, novos e usados e a comissão sobre o valor dos veículos novos vendidos diretamente das montadoras; (ii) a comercialização de peças e acessórios; (iii) serviços de manutenção mecânica, funilaria e pintura; (iv) as comissões oriundas da venda de seguros, de serviços de documentação; e (v) bonificações recebidas das montadoras, em função da estratégia de vendas corrente e em função do percentual de atingimento das metas de vendas.

Segmento BBC

Receita de Serviços

A receita de prestações de serviços da BBC corresponde a: (i) operações de arrendamento financeiro e/ou operacional para a aquisição de veículos e equipamentos definidas na Lei 6.099/74, observadas as disposições legais e regulamentares em vigor; (ii) serviços financeiros bancários relacionados a produtos de carteira comercial, tais como: contas digitais, crédito direto ao consumidor (CDC), crédito pessoal, capital de giro e antecipação a fornecedores.

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Os Diretores da Companhia informam que os principais fatores que afetaram as receitas estão relacionados ao crescimento orgânico do Grupo, através de aquisições, e de ajustes de preços face às condições de mercado.

Os Diretores da Companhia esclarecem que não foram constatadas variações nas receitas diretamente decorrentes das modificações de taxas de câmbio, dado que os contratos são precificados em moeda local (Real) e não são vinculados às variações de preços dos produtos e serviços de nossos clientes.

A receita líquida no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foi de 41.062,9 milhões comparativamente a R\$ 31.843,6 milhões no mesmo período de 2023, o que representou uma variação de R\$ 9.219,3 milhões ou 29,0%. Esse nível de crescimento reflete nossa capacidade de execução e implantação de novos contratos, repasse de inflação nos preços praticados e assertividade das aquisições realizadas, passo que as empresas adquiridas tiveram sua curva de crescimento e rentabilidade aceleradas quando inseridas no Grupo Simpar.

Para mais informações, vide item “2.1 h”, deste Formulário de Referência.

b. variações relevantes das receitas atribuíveis a introdução de novos produtos e serviços, alterações de volumes e modificações de preços, taxas de câmbio e inflação

Em 2024 os diretores da Companhia informam que as principais variações estão relacionadas ao crescimento orgânico das operações, que resultou no aumento da base de clientes e do número de contratos, além do aumento de preços por conta da inflação na JSL, Movida e Automob, que apresentaram crescimento da receita líquida em relação a 2023 de 19,6%, 30,4% e 75,6%, respectivamente.

Os Diretores da Companhia esclarecem que não foi constatado variações em nossas receitas diretamente decorrentes a modificações de taxas de câmbio, dado que os contratos são precificados em Reais e não são vinculados às variações de preços dos produtos e serviços de nossos clientes.

c. impactos relevantes da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro do emissor

Os Diretores da Companhia esclarecem que a Administração supervisiona a gestão dos riscos financeiros e que as operações financeiras são conduzidas de acordo com orientações estabelecidas pelo seu Comitê Financeiro, e são aprovadas pelo Conselho de Administração. O Grupo Simpar busca aplicar contabilidade de *hedge* para gerenciar a volatilidade no resultado.

O Grupo Simpar está exposto ao risco cambial decorrente de diferenças entre a moeda na qual um empréstimo é denominado, e sua moeda funcional. Em geral, empréstimos são denominados em moeda equivalente aos fluxos de caixa gerado pelas operações comerciais, principalmente em Reais. Mas, também há contratos em dólares norte-americanos ("Dólares") e ("Euro"), que foram protegidos contra a variação de taxa de câmbio por instrumentos de swap, que troca a indexação cambial e taxa pré-fixada por percentual da taxa do Certificado de Depósito Interbancário - CDI, limitando a exposição a eventuais perdas por variações cambiais.

O Grupo Simpar está exposto substancialmente ao risco de taxa de juros sobre caixa e equivalentes de caixa e aos títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras, assim como às obrigações com empréstimos, financiamentos, debêntures e arrendamentos a pagar a instituições financeiras. Como política, o Grupo Simpar procura concentrar esse risco à variação do DI, e utiliza derivativos para esse fim.

A Companhia possui contratos de *swap* de taxas de juros indexadas ao IPCA mais *spread* pré-fixado, para percentual do CDI. Esses instrumentos foram contratados para proteger os resultados da Companhia das volatilidades causadas pelas variações do IPCA, que nas datas de suas contratações, eram avaliadas pela Administração, com apoio do Comitê Financeiro, como maior risco. Todas as contratações foram aprovadas pelo Conselho de Administração.

Em decorrência das emissões de debêntures e demais financiamentos obtidos nos últimos exercícios sociais, um importante indexador da Companhia é o CDI. Dessa maneira, um aumento ou diminuição do CDI poderá impactar o montante dos juros a serem pagos das nossas dívidas. Os Diretores da Companhia esclarecem que a variação positiva do CDI no último exercício social impactou negativamente a Companhia, bem como o aumento do custo de dívida.

Por fim, os Diretores da Companhia esclarecem que no último exercício não houve algum impacto que represente montante relevante em função do câmbio.

2.3 - Mudanças significativas nas práticas contábeis - Ressalvas e ênfase no parecer do auditor

(a) Mudanças significativas nas práticas contábeis

A Companhia não teve mudanças significativas em suas práticas contábeis durante o exercício findo de 31 de dezembro de 2024.

(b) Opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não houve ressalvas, tampouco paragrafo de ênfase comentado no relatório do auditor independente sobre as demonstrações financeiras individuais e consolidadas da Companhia.

2.4 - Eventos com efeitos relevantes, ocorridos e esperados, nas demonstrações financeiras

a. da introdução ou alienação de segmento operacional

Não houve introdução ou alienação de segmento operacional no último exercício social na Companhia e nas suas Controladas (em conjunto denominadas “Grupo Simpar”.

b. constituição, aquisição ou alienação de participação societária

Combinações de negócios ocorridas em 2024:

Controlada Automob Participações S.A (Segmento Automob)

(a) Aquisição do Grupo Alta S.A. (“IC Transportes”)

Em 29 de setembro de 2023, a Automob, através de suas controladas, assinou o contrato para a aquisição de 100% das quotas de emissão da Alta Comercial de Veículos Ltda. e ASA Motors Comercial de Veículos Ltda., em conjunto nomeadas como (“Grupo Alta”), com seis lojas (três da Volkswagen e três da GWM) e uma revenda de seminovos, todas localizadas na cidade de São Paulo. Em 09 de janeiro de 2024, a transação foi concluída, após satisfeitas as condições precedentes para a aquisição.

O preço da aquisição está demonstrado a seguir:

Parcela paga no fechamento da aquisição	59.250
Parcela retida (i)	12.000
Saldo a pagar em parcelas (ii)	58.250
Total	129.500

- (i) Conforme estabelecido no contrato de compra e venda, a Automob será integralmente indenizada pelo vendedor caso qualquer contingência que tenha fato ocorrido até a data do fechamento se materialize, sendo a parcela retida, garantia dessa obrigação, corrigida por 100% do CDI. a.a.
- (ii) Do saldo remanescente, parcela de R\$ 29.125 tem vencimento na data do primeiro aniversário da transação e a outra parcela de R\$ 29.125 tem vencimento na data do segundo aniversário da transação, parcelas corrigidas por 100% do CDI.

Mensuração de valor justo em bases definitivas

O valor justo dos ativos adquiridos, líquido dos passivos assumidos, inclui: R\$ 1.950 de mais valia de estoques, R\$ 1.224 de mais valia de imobilizado, R\$ 24.770 de marcas, R\$ 57.459 de acordo de distribuição e R\$ 608 em contratos de não-competição. Esta operação resultou em ágio pela expectativa de rentabilidade futura (“goodwill”) no montante de R\$ 19.940.

Resultado da combinação de negócios

Esta combinação de negócios foi concretizada em janeiro de 2024 e por isso, contribuiu para o resultado do período findo em 31 de dezembro de 2024 do Grupo SIMPAR com R\$ 672.144 de receita líquida e com R\$ 12.811 de lucro líquido, a partir de janeiro de 2024, mês em que a Companhia assumiu o controle.

Custos da aquisição

Os custos relacionados a essa aquisição foi de R\$ 74 referente a honorários advocatícios e custos de *due diligence*, que foram registrados como “Despesas.

(b) Aquisição da Rede Best Points

Em 29 de outubro de 2023, a Automob, através de suas controladas, celebrou contrato para aquisição de 100% da R Point Comercial de Automóveis Ltda., Sonnervig Automóveis Ltda., H Point Comercial Ltda. e HBR Participações Ltda., em conjunto nomeadas como "Best Points", com oito lojas, sendo três da marca Honda, quatro Renault e uma loja Ford, todas localizadas na cidade de São Paulo. Em fevereiro de 2024 a transação foi concluída, após satisfeitas as condições precedentes para a aquisição.

O preço da aquisição está demonstrado a seguir:

Parcela paga no fechamento da aquisição	47.750
Parcela retida (i)	25.000
Saldo a pagar em parcelas (ii)	47.250
Total	120.000

- (i) Conforme estabelecido no contrato de compra e venda, a Automob será integralmente indenizada pelo vendedor caso qualquer contingência, que tenha fato ocorrido até a data do fechamento, se materialize, sendo a parcela retida, garantia dessa obrigação, corrigida por 100% do CDI.
- (ii) Do saldo remanescente, parcela de R\$ 23.625 será paga na data do primeiro aniversário da transação, e outra parcela de R\$ 23.625 na data do segundo aniversário da transação, parcelas corrigidas por 100% do CD.

Resultado da combinação de negócios

Se a aquisição da Best Points tivesse ocorrido em 01 de janeiro de 2024, a receita líquida para o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 seria de R\$ 614.694 com R\$ 2.768 de lucro (informações não auditadas).

Custos de aquisição

Os custos relacionados a essa aquisição foi de R\$ 44 referente a honorários advocatícios e custos de due diligence, que foram registrados como "Despesas administrativas" na demonstração de resultado do exercício de 31 de dezembro de 2024.

c. dos eventos ou operações não usuais

Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2024, não houve eventos ou operações não usuais.

2.5 - Medições não contábeis

(a) Informar o valor das medições não contábeis

A Companhia divulgou nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023 as seguintes medições não contábeis:

EBITDA e Margem EBITDA

O EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) ou LAJIDA (Lucros Antes de Juros, Impostos, Depreciações e Amortizações) é uma medição não contábil divulgada pela Companhia em consonância com a Resolução da Comissão de Valores Mobiliários n.º 156, de 23 de junho de 2022 ("Resolução CVM nº 156/22"), e consiste no lucro líquido do exercício ajustado pelo resultado financeiro líquido, pelo imposto de renda e contribuição social sobre o lucro e pelos custos e despesas de depreciação e amortização.

A margem EBITDA é calculada pela divisão do EBITDA pela receita líquida de venda, locação, prestação de serviços e venda de ativos utilizados na prestação de serviços.

Seguem abaixo os valores do EBITDA e da Margem EBITDA para os últimos dois exercícios sociais:

(Em milhares de Reais, exceto %)	31/12/2024	31/12/2023
EBITDA	10.432,3	7.969,6
Margem EBITDA	25,41%	25,00%
EBITDA Ajustado	10.481,7	8.177,4
Margem EBITDA Ajustado	25,68%	25,68%

Dívida Bruta e Dívida Líquida

Nossa dívida bruta corresponde ao somatório dos saldos de empréstimos e financiamentos, debêntures, arrendamento mercantil a pagar, risco sacado a pagar e instrumentos financeiros derivativos (circulante e não circulante). Nossa dívida líquida é calculada pela dívida bruta deduzida dos saldos de caixa e equivalentes de caixa, títulos e valores mobiliários (circulante e não circulante), desconsiderando as variações de *MTM* contabilizadas no patrimônio líquido (*hedge accounting*).

A Dívida Bruta e Dívida Líquida não são medidas de desempenho financeiro reconhecida pelas práticas contábeis adotadas no Brasil ("BR GAAP") e nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro - *International Financial Reporting Standards* (IFRS), emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (IASB), e não possuem significado padrão. Outras companhias podem calcular a sua Dívida Bruta e Dívida Líquida de forma distinta não havendo, desta forma, comparação entre as divulgações.

Seguem os valores da dívida bruta e dívida líquida da Companhia para as datas abaixo indicadas:

(Em milhares de Reais)	31/12/2024	31/12/2023
Dívida bruta	53.818,3	42.869,8
Dívida líquida	40.659,9	31.745,3

(b) Conciliação entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

EBITDA e Margem EBITDA

A tabela abaixo apresenta a reconciliação do lucro líquido do exercício para o EBITDA e a Margem EBITDA nos exercícios abaixo indicados:

(Em milhares de Reais, exceto %)	31/12/2024	31/12/2023
Lucro líquido do exercício	93,8	(651,9)
(+) IRPJ/CSLL corrente e diferido	317,6	(377,2)
(+) Resultado financeiro, líquido	6.293,5	5.893,7
(+) Depreciação e amortização	3.727,4	3.103,9
EBITDA	10.432,3	7.968,6
Margem EBITDA	25,41%	25,00%
EBITDA Ajustado	10.481,7	8.177,4
Margem EBITDA Ajustado	25,53%	25,68%

Reconciliação da Dívida Bruta e Dívida Líquida

A tabela abaixo apresenta a nossa dívida bruta e dívida líquida nas datas abaixo indicadas:

(Em milhares de Reais)	31/12/2024	31/12/2023
(+) Empréstimos, financiamentos e debêntures (circulante e não circulante)	55.051,9	43.166,1
(+) Arrendamento a pagar a instituições financeiras (circulante e não circulante)	223,9	272,1
(+) Risco sacado a pagar	32,9	115,6
(-) Instrumentos financeiros derivativos (circulante e não circulante)	317,5	984,9
(-) Variações de <i>MTM</i> contabilizadas no Patrimônio Líquido (<i>hedge accounting</i>)	(1.807,8)	(1.668,9)
Dívida Bruta	53.818,3	42.869,8
(-) Caixa e Equivalentes de Caixa	(1.903,9)	(1.345,5)
(-) Títulos e valores mobiliários (circulante e não circulante)	(11.254,5)	(9.779,1)
Dívida Líquida	40.659,9	31.745,3

(c) Explicar o motivo pelo qual entende que tal medição é mais apropriada para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações

A Companhia entende que o EBITDA, EBITDA Ajustado, a Margem EBITDA e a Margem EBITDA Ajustado são indicadores não contábeis que acreditamos serem medidas práticas para medir o desempenho operacional dos nossos investimentos, que corresponde a indicadores financeiros utilizados para avaliar o resultado de uma companhia sem a influência de sua estrutura de capital, de efeitos tributários e itens relevantes que não afetam a sua geração de caixa, como o custo de venda de ativos desmobilizados.

A nossa Administração acredita que o EBITDA e o EBITDA Ajustado fornecem uma medida útil do seu desempenho, que é amplamente utilizada por investidores e analistas para avaliar desempenho e comparar companhias. No entanto, o EBITDA e o EBITDA Ajustado apresentam

limitações que prejudicam a sua utilização como medida de nossa lucratividade, em razão de não considerar determinados custos decorrentes de nossos negócios, que poderiam afetar de maneira significativa os nossos lucros, tais como despesas financeiras, tributos, depreciação, despesas de capital e outros encargos relacionados.

A Dívida Bruta e a Dívida Líquida são medições úteis para a avaliação do grau de alavancagem financeira em relação ao fluxo de caixa operacional.

Esses indicadores (EBITDA, EBITDA Ajustado, Margem EBITDA, Margem EBITDA Ajustado, Dívida Bruta e Dívida Líquida) não substituem medidas contábeis reconhecidas pelo BR GAAP ou pelas normas IFRS.

2.6 - Eventos Subsequentes às últimas demonstrações financeiras

Ocorreram os seguintes eventos subsequentes às demonstrações financeiras divulgadas pela Companhia em relação ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, cuja emissão foi autorizada em 26 de março de 2025.

a) Ganho de licitação por controlada – Segmento CS Infra

Em 13 de março de 2025 a SIMPAR publicou Comunicado ao Mercado informando que o Consórcio Bloco Leste, composto pela CS Infra S.A. ("CS Infra"), com 51% de participação, e pela Terra Transportes e Participações S.A. ("Terra"), com 49%, venceu a Licitação EC/006/2023/SGM-STM, promovida pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito de São Paulo. A parceria público-privada (PPP) contempla a administração, manutenção, exploração comercial e requalificação de 13 terminais de ônibus e 6 estações do Expresso Tiradentes, atendendo cerca de 320 mil passageiros diários. A concessão se refere à prestação de serviços, com oportunidades de receitas acessórias, e não inclui a operação do transporte rodoviário de passageiros.

A concessão terá duração de 30 anos. O fluxo de receitas começa no primeiro ano e deverá atingir o valor total de recebimento no segundo ano conforme as obras de requalificações dos terminais sejam concluídas, contando com garantias de origem dos recursos até o final do contrato.

Os investimentos previstos são de aproximadamente R\$120 milhões nos dois primeiros anos, com mais R\$50 milhões distribuídos até o final do contrato e não devem impactar na estratégia de desalavancagem da SIMPAR. Os recursos serão destinados à requalificação de instalações operacionais e administrativas, manutenção das estruturas de cobertura e aquisição de sistemas de monitoramento, assegurando a melhoria da qualidade dos serviços aos usuários.

b) Ganho de licitação por controlada – Mato Grosso – Segmento CS Infra

Em 14 de março de 2025 a SIMPAR publicou Comunicado ao Mercado informando que a comissão responsável pela licitação objeto do Edital da Concorrência Pública Internacional nº 56/2024, promovido pelo Estado do Mato Grosso, através de sua Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SINFRA/MT, declarou vencedora a proposta apresentada por sua controlada CS Infra S.A. ("CS Infra"), referente à concessão Lote 5 para operação, conservação e manutenção das rodovias MT-020 e MT-326 ("Concessão").

A Concessão terá duração de 30 anos com fluxo de recebimento no início do segundo ano, advindos das tarifas de pedágio após as implantações de seis pórticos de cobrança *free-flow*. Ao todo, são 308 km de malha rodoviária de grande importância na integração do Mato Grosso. Trata-se de um projeto *brownfield*, visto que as Rodovias já estão implantadas e encontram-se estrategicamente inseridas nas principais regiões do agronegócio brasileiro, com destaque para o escoamento de soja, milho, algodão e carne.

Os investimentos durante o período de implantação serão de cerca de R\$ 320 milhões até o sexto ano (média de R\$ 54 milhões por ano), restando em média R\$ 28 milhões ao ano a serem realizados até o final do contrato, que serão custeados pela geração de caixa da Concessão. Visto que o fluxo de recebimentos se inicia no segundo ano, tais investimentos não impactam a estratégia de desalavancagem da SIMPAR. Os recursos serão destinados à recuperação do pavimento, implantação de acostamento e dispositivos em nível, pórticos do sistema *free-flow*, assim como manutenção e melhoria na segurança rodoviária.

O Contrato prevê diversos mecanismos de equilíbrio contratual, tais como proteção de banda de demanda, inadimplência, proteção cambial, proteção contra variação no reajuste de insumos e validação do CAPEX nos primeiros meses da Concessão.

c) Captação de *Loan Credit Agreement* – Segmento Vamos

Em 15 de janeiro de 2024, a controlada Vamos arrematou a frota de 2.923 caminhões e celebrou, concomitantemente, contrato de locação dos ativos com o Grupo Petrópolis. O valor da transação foi de R\$ 575.300. Com a operação, a Vamos Locação de Caminhões, Máquinas e Equipamentos S.A irá realizar a locação de cerca de 2.390 caminhões e a desmobilização de 533 caminhões que serão vendidos pelo mercado secundário. Do total de ativos adquiridos que serão locados, 587 caminhões serão substituídos por caminhões zero quilômetro. Dessa forma, a Companhia desmobilizará e venderá 1.120 caminhões seminovos ao longo dos próximos meses. O contrato de locação tem prazos de 5 a 7 anos, reajustado anualmente pela inflação, e soma, em favor da Companhia, R\$ 15.600 de receita bruta mensal, totalizando um backlog adicional de cerca de R\$ 1.100.000.

2.7 - Política de destinação dos resultados

	2024	2023	2022
Regras sobre retenção de lucros	O estatuto social da Companhia prevê que até 5% do lucro líquido do exercício pode ser destinado para a constituição da reserva legal, até que ela atinja o limite de 20% do capital subscrito, e que o valor necessário pode ser destinado, quando for o caso, para a constituição da reserva para contingências, nos termos do art. 195 da Lei nº 6.404/76. Ademais, na deliberação acerca do lucro remanescente, a Assembleia Geral deverá definir a parcela dele que será destinada à Reserva Estatutária de Lucros para Capitalização de Controladas.	O estatuto social da Companhia prevê que até 5% do lucro líquido do exercício pode ser destinado para a constituição da reserva legal, até que ela atinja o limite de 20% do capital subscrito, e que o valor necessário pode ser destinado, quando for o caso, para a constituição da reserva para contingências, nos termos do art. 195 da Lei nº 6.404/76. Ademais, na deliberação acerca do lucro remanescente, a Assembleia Geral deverá definir a parcela dele que será destinada à Reserva Estatutária de Lucros para Capitalização de Controladas.	O estatuto social da Companhia prevê que até 5% do lucro líquido do exercício pode ser destinado para a constituição da reserva legal, até que ela atinja o limite de 20% do capital subscrito, e que o valor necessário pode ser destinado, quando for o caso, para a constituição da reserva para contingências, nos termos do art. 195 da Lei nº 6.404/76. Ademais, na deliberação acerca do lucro remanescente, a Assembleia Geral deverá definir a parcela dele que será destinada à Reserva Estatutária de Lucros para Capitalização de Controladas.
Valores das retenções de lucros	Não houve retenção de lucros, reserva de investimentos e reserva legal para reserva de lucros retidos no exercício de 31/12/2024.	Não houve retenção de lucros, reserva de investimentos e reserva legal para reserva de lucros retidos no exercício de 31/12/2023.	Reserva legal: R\$ 24.104 mil Reserva de investimentos: R\$ 327.975 mil Não houve retenção de lucros para reserva de lucros retidos no exercício de 31/12/2022.
Regras sobre distribuição de dividendos	O estatuto social da Companhia prevê que pelo menos 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei 6.404/76, seja anualmente distribuído aos acionistas a	O estatuto social da Companhia prevê que pelo menos 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei 6.404/76, seja anualmente distribuído aos acionistas a	O estatuto social da Companhia prevê que pelo menos 25% do lucro líquido do exercício, ajustado nos termos do artigo 202 da Lei 6.404/76, seja anualmente distribuído aos acionistas a

	2024	2023	2022
	título de dividendo obrigatório.	título de dividendo obrigatório.	título de dividendo obrigatório.
Periodicidade das distribuições de dividendos	A política de distribuição de dividendos segue a regra da Lei das Sociedades por Ações, ou seja, de distribuição anual, podendo também a Companhia, levantar balanço semestral e declarar dividendos à conta de lucro apurado nesses balanços. Ainda, a Companhia poderá declarar dividendos intermediários, à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.	A política de distribuição de dividendos segue a regra da Lei das Sociedades por Ações, ou seja, de distribuição anual, podendo também a Companhia, levantar balanço semestral e declarar dividendos à conta de lucro apurado nesses balanços. Ainda, a Companhia poderá declarar dividendos intermediários, à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.	A política de distribuição de dividendos segue a regra da Lei das Sociedades por Ações, ou seja, de distribuição anual, podendo também a Companhia, levantar balanço semestral e declarar dividendos à conta de lucro apurado nesses balanços. Ainda, a Companhia poderá declarar dividendos intermediários, à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.
Restrições à distribuição de dividendos	Salvo pelo disposto na Lei das Sociedades por Ações, não há restrições quanto à distribuição de dividendos pela Companhia.	Salvo pelo disposto na Lei das Sociedades por Ações, não há restrições quanto à distribuição de dividendos pela Companhia.	Salvo pelo disposto na Lei das Sociedades por Ações, não há restrições quanto à distribuição de dividendos pela Companhia.
Se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informando órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado	Não possuíamos uma política de destinação de resultados formalmente aprovada.	Não possuíamos uma política de destinação de resultados formalmente aprovada.	Não possuíamos uma política de destinação de resultados formalmente aprovada.

2.8 - Itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras

(a) Os ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (*off-balance sheet items*), tais como:

(i) Carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade mantenha riscos e responsabilidades, indicando respectivos passivos

Não há carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade mantenha riscos e responsabilidade, incluindo respectivos passivos, não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia em 31 de dezembro de 2024.

(ii) Contratos futura compra e venda de produtos ou serviços

Não há contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia em 31 de dezembro de 2024.

(iii) Contratos de construção não terminada

Não há contratos de construção não terminada que não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia em 31 de dezembro de 2024.

(iv) Contratos de recebimentos futuros de financiamentos

Não há contratos de recebimentos futuros de financiamentos que não evidenciados nos balanços patrimoniais da Companhia referentes aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2024.

(b) Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Não há outros itens que não evidenciados nas demonstrações financeiras da Companhia relativas aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2024.

2.9 - Comentários sobre itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

a. Como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras da Companhia

Conforme informado no item 2.8, a Companhia não possui itens não evidenciados em suas demonstrações financeiras para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

b. Natureza e o propósito da operação

Conforme informado no item 2.8, a Companhia não possui itens não evidenciados em suas demonstrações financeiras para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

c. Natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor da Companhia em decorrência da operação

Conforme informado no item 2.8, a Companhia não possui itens não evidenciados em suas demonstrações financeiras para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2024.

2.10 - Plano de Negócios

a. **Investimentos, incluindo: Descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos.**

Não aplicável, visto que não há projeções de CAPEX para os próximos anos divulgadas.

(ii) Fontes de financiamento dos investimentos

O grupo Simpar possui diversos segmentos de negócio, sendo que os investimentos mais representativos, estão representados no segmento de locação de veículos leves, frotas de leves e pesados, caminhões, máquinas e equipamentos, é caracterizado pela necessidade de uso intensivo de capital e renovação desses ativos são fundamentais para financiar a expansão e renovação das frotas. Atualmente, as principais fontes de financiamento dos investimentos da Companhia correspondem a emissão de títulos de dívida patrimoniais (debêntures), Cédulas de créditos bancários (CDC's), notas promissórias (NP's), financiamentos para investimentos em veículos, máquinas e equipamentos (FINAME) e de certificados de recebíveis do agronegócio (CRAs), e também a cessão de direitos creditórios decorrentes dos contratos de locação, que está mais presente no segmento de pesados.

A Controladora Simpar também utiliza o recurso captado *senior bonds*, como forma de investimento em suas controladas, investindo no crescimento do grupo de forma orgânica e inorgânica.

(iii) Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Não há desinvestimentos que não estejam no curso normal das operações da Companhia. Entretanto, oportunidades que surjam poderão ser avaliadas, desde que não intervenham no planejamento estratégico do grupo.

b. **Desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor**

- **Aquisição de frota – segmento Vamos**

Em 15 de janeiro de 2024, a controlada Vamos concluiu a transação, na qual efetuou a aquisição de 2.923 caminhões e celebrou, concomitantemente, contrato de locação dos veículos com o Grupo Petrópolis. O valor da aquisição foi de R\$ 575.300. Nessa operação, a Vamos acordou a locação de cerca de 2.390 caminhões e a desmobilização dos outros 533 caminhões, disponibilizados para venda. Do total de ativos locados, 587 caminhões serão substituídos por caminhões zero quilômetro. O contrato de locação tem prazos de 5 a 7 anos, reajustado anualmente pela inflação. O valor do contrato é de R\$ 15.600 de receita bruta mensal, totalizando um fluxo contratual total de cerca de R\$ 1.100.000.

- **Constituição de holding – segmento Ciclus Ambiental**

Em 02 de fevereiro de 2024, a Companhia constituiu a holding Ciclus Ambiental S.A. ("Ciclus Ambiental") para consolidar os negócios existentes e futuros do Grupo no setor de gestão e valorização de resíduos e saneamento, e representar o segmento de negócios Ciclus Ambiental, o qual compreende as controladas Ciclus Ambiental do Brasil S.A. ("Ciclus Rio"), localizada no Rio de Janeiro (RJ), e a controlada Ciclus Amazônia S.A. ("Ciclus Amazônia").

- **Concessão de gestão de resíduos – segmento Ciclus Ambiental**

Em 08 de janeiro de 2024 a controlada CS Brasil, através do Consórcio Natureza Viva Saneamento e Meio Ambiente ("Consórcio"), no qual participa com 45%, venceu a concorrência nº 02/2023 que tem como objeto a parceria público-privada ("PPP"), na modalidade de concessão administrativa, para prestação dos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos na cidade de Belém-PA ("Concessão").

O Consórcio constituiu uma sociedade de propósito específico, com razão social Ciclus Amazônia S.A., que em 15 de abril de 2024 iniciou os trabalhos de gestão de resíduos da cidade de Belém-PA. O escopo do contrato contempla a coleta, varrição, transbordo, transporte e triagem para fins de reutilização ou reciclagem, implantação de uma Estação de Transferência de Resíduos ("ETR") e do novo Centro de Tratamento de Resíduos ("CTR"), além da destinação final dos resíduos de forma ambientalmente adequada. A Concessão terá duração de 30 anos, encerrando em janeiro de 2054.

- **Aumento de capital por subscrição de ações – Simpar**

Em fevereiro de 2024, a JSP Holding S.A. integralizou 34.632.624 novas ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal, emitidas pela Companhia pelo valor de R\$ 1,00 (um real), exercendo o direito de integralização por Bônus de Subscrição de ações definido no protocolo de incorporação de ações da CS Infra, que detinha o controle direto na Ciclus Rio.

O exercício do Bônus de Subscrição estava condicionado ao reestabelecimento do alcance dos efeitos do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 318/2003 ("Contrato de Concessão"), celebrado pela Companhia Municipal de Limpeza Urbana da cidade do Rio de Janeiro ("COMLURB") com a Ciclus Rio, que foi efetivado em aditivo assinado pelas partes em 22 de dezembro de 2023.

As novas ações emitidas decorrem do pleno atingimento da métrica estabelecida no Certificado do Bônus de Subscrição relacionada ao valor efetivo do reajuste da tarifa mensal dos serviços prestados no âmbito do Contrato de Concessão, tendo sido ajustada pelos dividendos e juros sobre capital próprio distribuídos pela SIMPAR a partir de 28 de outubro de 2021, conforme estabelecido no Certificado do Bônus de Subscrição.

Em decorrência deste bônus de subscrição, o capital social da Companhia foi aumentado de R\$1.174.361.606,43, representado por 838.407.909 ações ordinárias, para R\$1.174.361.607,43, representado por 873.040.533 ações ordinárias, nominativas e sem valor nominal

- **Reorganização societária – segmentos Automob e Vamos**

Em 29 de setembro de 2024, a Companhia comunicou a seus acionistas e ao mercado em geral, proposta de reestruturação societária com o objetivo de (i) tornar a operação de sua controlada direta Vamos exclusiva e diretamente dedicada ao segmento de locação de caminhões, máquinas e equipamentos e (ii) combinar os negócios de sua controlada indireta Vamos Comércio de Máquinas Linha Amarela S.A. (“Vamos Concessionárias”) e a controlada direta Automob, unificando o segmento de concessionárias de veículos leves e pesados, com a subsequente listagem da companhia resultante no Novo Mercado.

Em 22 de novembro de 2024, essa operação foi aprovada pelos acionistas da Vamos, da Vamos Concessionárias e da Automob em suas respectivas assembleias gerais extraordinárias. Em 27 de novembro de 2024, foi deferido o pedido de companhia aberta na CVM e a solicitação de listagem no Novo Mercado B3 da Vamos Concessionárias, e em 30 de novembro de 2024, foi firmado termo de fechamento da operação pelas administrações das companhias envolvidas, efetivando a cisão parcial da Vamos separando a operação de concessionárias.

Foi então efetuada a distribuição das ações da Vamos Concessionárias aos acionistas da Vamos Locação no dia 16 de dezembro de 2024, que passaram a ser negociadas na B3 pelo *ticker* “AMOB3”.

A transação incluiu a aquisição por R\$ 1.000.000 pela Vamos Concessionárias da Simpar de 51,29% de participação da Automob, com a conclusão da operação.

Em 31 de dezembro de 2024, foi consumada a incorporação da Automob pela Vamos Concessionárias, que teve seu nome alterado para Automob Participações, concluindo assim a transação aprovada pelos acionistas. Como consequência da incorporação, foram emitidas 649.641.275 novas ações ordinárias de emissão da Automob Participações (AMOB3) em benefício dos acionistas da AUTOMOB S.A. e, assim, o total de ações ordinárias emitidas pela AUTOMOB PARTICIPAÇÕES (AMOB3) passou a ser de 1.894.302.852 ações ordinárias, a incorporação gerou, pela troca das participações, uma perda no montante de R\$ 60.752, registrada no patrimônio líquido.

A Simpar passou a deter 60,11% de participação na Vamos Concessionárias, e, os demais acionistas da Vamos Locação 25,40% e os outros acionistas da Automob os 14,49% remanescentes.

A operação gerou uma baixa de créditos fiscais de imposto de renda e contribuição social diferidos no montante de R\$ 255.932, reconhecido nas demonstrações de resultados do exercício consolidadas.

De acordo com a interpretação técnica ICPC 09 (R3) Demonstrações Contábeis Individuais, Demonstrações Separadas, Demonstrações Consolidadas e Aplicação do Método da Equivalência Patrimonial, nas operações com controladas, o lucro não realizado foi totalmente eliminado nas demonstrações financeiras consolidadas, e o valor de R\$ 445.168 decorrente desta transação foi reconhecido no passivo como ganho diferido nas demonstrações financeiras consolidadas.

- **Aquisição de participação de sócios não controladores – segmento Automob**

Em 12 de dezembro de 2024, a Simpar adquiriu 7,63% de participação da Automob S.A. ("Automob"), correspondente a 144.624.426 ações, aumentando a participação societária nesta controlada. A aquisição foi realizada pelo montante de R\$ 226.168, a ser pago em quatro parcelas anuais equivalentes a 25% cada, corrigidas pelo CDI. A diferença entre o valor pago e o saldo contábil da parcela adquirida do investimento resultou em um ágio foi de R\$ 143.583, que conforme Interpretação técnica ICPC 09(R3) – Demonstrações Contábeis Individuais, Demonstrações Separadas, Demonstrações Consolidadas e Aplicação do Método da Equivalência Patrimonial, foi registrado no Patrimônio Líquido como aquisição de participação de acionistas minoritários.

- **Aquisição de empresa Welfare Ambiental S.A.**

Em 09 de julho de 2024, a Simpar adquiriu 100% de participação da Welfare Ambiental S.A. ("Welfare Ambiental"), com sede na cidade de Cuiabá no estado de Mato Grosso, com objetivo de ter posse dos terrenos para possível futura utilização em suas operações. A Welfare Ambiental é uma empresa não operacional que possui terreno na região de Cuiabá. A aquisição foi realizada pelo montante de R\$ 24.950. A aquisição não se enquadra aos requisitos de combinação de negócios conforme o CPC 15 / IFRS® 3 – Combinações de Negócios e o valor da transação foi alocado como mais valia dos terrenos.

- **Aquisições de empresa – segmento JSL**

Em 31 de agosto de 2024, a controlada JSL, através de sua subsidiária Pronto Express Logística S.A. "Pronto", concluiu a aquisição de 100% de participação na Fazenda São Judas Logística Ltda ("FSJ"), empresa de transporte rodoviário de carga

Conforme comunicado ao mercado, em 03 de março de 2023, foi firmado contrato de compra e venda visando à aquisição de 100% da Unitum Participações S.A, holding que detém 100% das quotas da IC Transportes Ltda. ("IC Transportes"), da Artus Administradora Ltda. e da Fortix Veículos Ltda, pela controlada JSL S.A.

O Contrato prevê a aquisição pela Companhia de 100% da Unitum por R\$ 587.000 (Enterprise Value) e R\$ 338.000 de Equity Value. Deste, R\$ 100 milhões será retido nesta data como garantia para eventuais indenizações, e o saldo remanescente será pago da seguinte forma: (i) R\$ 60 milhões na data do fechamento da Transação, e (ii) R\$ 179 milhões em 4 parcelas anuais de aproximadamente R\$ 45 milhões, todas elas corrigidas por 90% do CDI entre esta data e da data de seu efetivo pagamento.

A assinatura do contrato está condicionada ao cumprimento de obrigações e condições precedentes usuais a esse tipo de operação, incluindo sua submissão para aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE. Com a aquisição da IC, a JSL adiciona R\$ 1,7 bilhão de Receita Bruta, que totalizaria um faturamento proforma de R\$ 8,8 bilhões no ano de 2022.

Em 17 de julho de 2023, foi firmado contrato de compra e venda visando à aquisição de 100% da Fazenda São Judas Logística Ltda. ("FSJ"). O Contrato prevê a aquisição pela Companhia de 100% da FSJ por R\$ 105.964 (Enterprise Value) e R\$ 331.400 de Equity

Value. Deste, R\$ 39.982 milhões será pago à vista, e o saldo remanescente será pago da seguinte forma: (i) R\$ 26.000 milhões no primeiro dia útil que se seguir do 6º aniversário da data de fechamento, e (ii) R\$ 39.982 milhões em 2 parcelas anuais, corrigidas por 100% do CDI. A aquisição aumenta o portfólio de operações em serviços logísticos expandindo sua operação de transporte rodoviário de cargas fechadas (full truckload) para o varejo e para o e-commerce. A assinatura do contrato está condicionada ao cumprimento de obrigações e condições precedentes usuais a esse tipo de operação, incluindo sua submissão para aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

- **Aquisições de empresa – segmento Vamos**

Em 06 de abril de 2023, foi firmado contrato de compra e venda visando à aquisição de 100% da Tietê Veículos Ltda (“Tietê”). O Contrato prevê a aquisição pela Companhia de 100% da Tietê por R\$ 320.700 (Enterprise Value) e R\$ 331.400 de Equity Value. Deste, R\$ 174.700 milhões será pago à vista, e o saldo remanescente será pago da seguinte forma: (i) R\$ 87.400 milhões na data do primeiro aniversário da Transação, corrigida por 100% do CDI, e (ii) R\$ 69.400 milhões na data do segundo aniversário da Transação, corrigida por 100% do CDI. A aquisição aumentou o portfólio em novas cidades de São Paulo, adicionando novas regiões de atendimento posicionadas estrategicamente na marginal Tietê (São Paulo), Rodovia Presidente Dutra (Guarulhos) e Rodovia Anhanguera (Campinas). A assinatura do contrato está condicionada ao cumprimento de obrigações e condições precedentes usuais a esse tipo de operação, incluindo sua submissão para aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

Conforme comunicado ao mercado, em 26 de abril de 2023, a Companhia informou a seus acionistas e ao mercado em geral que, em 25 de abril de 2023, sua controlada Vamos Máquinas e Equipamentos S.A. celebrou Contrato de Compra e Venda (“Contrato”) da DHL Distribuidora de Peças e Serviços Ltda. (“DHL Tratores”). Fundada em 2004, a DHL Tratores é uma rede de concessionárias de tratores e equipamentos agrícolas Valtra, com lojas nas cidades paranaenses de Ponta Grossa, Araucária, Cambará, Londrina, Ivaiporã e Cornélio Procopio.

O contrato prevê a aquisição, pela Vamos Máquinas e Equipamentos S.A., de 100% (cem por cento) das quotas de emissão da DHL Tratores por R\$ 92.987, sendo 34% deste valor pago à vista e 66% parcelado em 4 parcelas anuais corrigidas a 90% do CDI. O fechamento da transação está condicionado ao cumprimento de obrigações e condições precedentes usuais a esse tipo de operação, incluindo a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE e a anuência da Valtra/AGCO.

- **Aquisições de empresa – segmento Automob**

Em 28 de julho de 2023, foi firmado contrato de compra e venda visando à aquisição de 100% da Nova Quality pela subsidiária Original Holding S.A (“Automob”). O Contrato prevê a aquisição pela Companhia de 100% da Quality por R\$ 73.072 (Enterprise Value) e R\$ 66.467 de Equity Value. Deste, R\$ 59.625 milhões será pago à vista, e o saldo remanescente será pago da seguinte forma:

(i) R\$ 13.447 retido como garantia de eventuais contingências. A aquisição da Nova Quality fortalece o posicionamento da Automob no segmento de concessionárias de veículos leves. A assinatura do contrato está condicionada ao cumprimento de obrigações e condições precedentes usuais a esse tipo de operação, incluindo sua submissão para aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

Em 29 de setembro de 2023, foi firmado contrato de aquisição de 100% da Alta Comercial de Veículos Ltda. e da ASA Motors Comercial de Veículos Ltda., em conjunto nomeadas como (“Grupo Alta”), pela controlada Automob em linha com o planejamento estratégico de ampliar a presença do Grupo SIMPAR no segmento de concessionárias de veículos leves com a adição de seis lojas (três da Volkswagen e três da GWM) e uma revenda de seminovos, todas localizadas na cidade de São Paulo. O valor da compra foi de R\$ 129.400 sendo pago à vista o valor de R\$ 59.200 e o valor de R\$ 12.000 conforme estabelecido no contrato de compra e venda, a Automob S.A. será integralmente indenizada pelo vendedor caso qualquer contingência anterior à data fechamento se materialize e o restante de R\$ 58.200 será pago em 2 parcelas anuais no primeiro e segundo aniversários da transação, ambas atualizadas por 100% do CDI.

Em 29 de outubro de 2023, foi firmado contrato de aquisição de 100% da R Point Comercial de Automóveis Ltda., Sonnervig Automóveis Ltda., H Point Comercial Ltda. e HBR Participações Ltda., (“Best Points”), pela controlada Automob em linha com o planejamento estratégico de ampliar a presença do Grupo SIMPAR no segmento de concessionárias de veículos leves com a adição de oito lojas, sendo três da marca Honda, quatro Renault e uma loja Ford, todas localizadas na cidade de São Paulo. O valor da compra foi de R\$ 119.900 sendo pago à vista o valor de R\$ 60.200 e o valor de R\$ 59.700 conforme estabelecido no contrato de compra e venda, a Automob S.A. será integralmente indenizada pelo vendedor caso qualquer contingência anterior à data fechamento se materialize e o restante de R\$ 59.700 com vencimento no primeiro e segundo aniversário da transação respectivamente. Ambas as parcelas terão atualização por 100% do CDI.

Em dezembro de 2022 a Companhia investiu de forma inorgânica e que influenciou a capacidade produtiva em seus segmentos, representadas pelos seguintes eventos.

Conforme Comunicado ao Mercado divulgado pela Companhia em 27 de maio de 2022, a Controlada JSL S.A, concluiu a transação de aquisição da totalidade das quotas pelo preço de aquisição de R\$ US\$ 1,00 (um dólar). A Truckpad é uma logtech fundada há 10 anos, que possui uma solução completa para frete rodoviário no mercado brasileiro, com mais de 800 mil motoristas cadastrados além de intermediar e otimizar a contratação e gestão de fretes pelos embarcadores e transportadoras. A plataforma assessora embarcadores, transportadoras e motoristas profissionais independentes em todas as etapas do processo, desde a contratação, acompanhamento da carga em tempo real, até a gestão do pagamento do frete. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 da Companhia com

R\$ 5.039 de receita líquida e R\$ 1.694 de prejuízo.

Conforme Comunicado ao Mercado divulgado pela Companhia em 04 de abril de 2022, e em complemento ao Fato Relevante divulgado pela Companhia em 12 de dezembro de 2021, a Controlada Automob (anteriormente denominada Original Holding), concluiu a transação de aquisição da totalidade das quotas da Sagamar Serviços, Administração e Participações Ltda, pelo preço de aquisição de R\$ R\$ 262.588. A empresa que opera com concessionárias de veículos leves novos e seminovos no estado do Maranhão, acrescentando ao portfólio novos negócios com nove novas marcas de veículos, operadas por 14 lojas. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 da Companhia com R\$ 53.568 de receita líquida e com R\$ 18.860 de lucro líquido.

Conforme Comunicado ao Mercado divulgado pela Companhia em 04 de abril de 2022, e em complemento ao Fato Relevante divulgado pela Companhia em 16 de dezembro de 2021, a Controlada Movida Participações S.A, concluiu a transação de aquisição da totalidade das quotas da Marbor Frotas Corporativas Ltda, pelo preço de aquisição de R\$ R\$ 63.148. A Marbor atua em Gestão e Terceirização de Frota desde 1996. A transação irá contribuir com 1,8 mil veículos atrelados a contratos de locação, os quais possuem uma idade média de aproximadamente 1,4 ano e estão distribuídos entre mais de 100 clientes corporativos com contratos com prazo médio de 2,7 anos. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$ 13.616 de receita líquida e com R\$ 3.389 de lucro líquido.

Conforme Comunicado ao Mercado divulgado pela Companhia em 30 de maio de 2022, a Controlada Automob S.A (denominada anteriormente Original Holding), concluiu a transação de aquisição da totalidade das quotas da Hamsi Empreendimentos S/S Ltda ("Grupo Green"), pelo preço de aquisição de R\$ R\$ 100.168. O Grupo Green possui mais de 64 anos de atuação no setor, o Grupo Green se transformou em uma das principais redes de comercialização de veículos leves das marcas Volkswagen, Peugeot e Citroën na cidade de São Paulo, atuando na comercialização de veículos leves novos e seminovos, pós venda, consórcio e seguros. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$ 180,8 de receita líquida e com R\$ 22,7 de lucro líquido.

Conforme Comunicado ao Mercado divulgado pela Companhia em 01 de julho de 2022, e em complemento ao Fato Relevante divulgado pela Companhia em 12 de novembro de 2021, a Controlada Automob S.A (denominada anteriormente Original Holding), concluiu a transação de aquisição da totalidade das quotas da UAB Motors Participações Ltda, pelo preço de aquisição de R\$ R\$ 531.450. A aquisição ampliou de forma relevante a atuação da Companhia no setor de concessionárias de veículos leves, acrescentando novos negócios com sete novas marcas de veículos operadas por concessionárias presentes em 6 municípios e 20 lojas. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$ 1.126,8 de receita líquida e com R\$ 102,7 de lucro líquido.

Conforme Fato Relevante divulgado pela Companhia em 08 de abril de 2022, em complemento ao Fato Relevante divulgado pela Companhia em 09 de dezembro de 2021, a Controlada

Vamos S.A concluiu a transação de aquisição da totalidade das quotas da HM Empilhadeiras pelo preço de aquisição de R\$ 110.954, ajustado com base na dívida líquida e outros ajustes da transação na data de aquisição. A HM Empilhadeiras é uma empresa de locação e venda de equipamentos intralogísticos novos e seminovos, com uma frota de 2.854 equipamentos, incluindo empilhadeiras, paleteiras, rebocadores, entre outros, e que também oferece serviços de pós venda, planos de manutenção corretiva e preventiva, além da venda de peças e pneus industriais. Com sede em Campinas (SP), a HM Empilhadeiras atende a todo o território nacional para locações e conta com três concessionárias Toyota de equipamentos, em Ribeirão Preto (SP), Pouso Alegre (MG) e Bauru (SP), cobrindo todo interior de São Paulo e triângulo mineiro, além de uma filial em Cabo de Santo Agostinho (PE) que atua como ponto comercial e de apoio. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$ 78,9 de receita líquida e com R\$ 21,7 de lucro líquido.

Conforme Fato Relevante divulgado pela Companhia em 01 de julho de 2022, em complemento ao Fato Relevante divulgado pela Companhia em 06 de março de 2022, a Companhia concluiu, por meio de sua controlada Vamos Seminovos S.A., a transação de aquisição de 100% de participação societária na Truckvan Indústria e Comércio Ltda e na Flal Participações e Empreendimentos Ltda, conjuntamente ("Truckvan"), por meio da aquisição das quotas de emissão da Braga Company Investimentos e Participações Ltda ("Braga Company") e da Rafe Investimentos e Participações Ltda ("Rafe Investimentos"), controladoras integrais da Truckvan, pelo preço de aquisição de R\$ 79.418. Atualmente, a empresa produz diversos implementos rodoviários, como: Rodotrem Graneleiro, Semirreboque Sider, Semirreboque Inloader, Sobre Chassis e outros implementos diversos. Adicionalmente, a Truckvan desenvolve unidades móveis customizadas com alta complexidade de engenharia para uma base diversificada de clientes. Esta aquisição contribuiu para o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 de R\$ 163,9 de receita líquida e com R\$ 13,5 de lucro líquido.

c. Novos produtos e serviços, indicando:

(i) descrição das pesquisas em andamento já divulgadas

Não há pesquisas de novos produtos/serviços em andamento previstas na companhia.

(ii) montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

Não há pesquisas de novos produtos/serviços em andamento previstas na companhia.

(iii) projetos em desenvolvimento já divulgados.

Os novos produtos/serviços oferecidos pelo Grupo durante o ano de 2023, consiste a) na prestação de serviços de exploração e arrendamento de Áreas, Infraestruturas e Instalações Portuárias públicas localizadas no Porto Organizado de Aratu, no Estado da Bahia, b) diversificação do portfólio de veículos novos com novas marcas

e expansão regional, c) soluções tecnológicas aplicadas ao frete rodoviário, d) locação e venda de implementos rodoviários para veículos pesados e de unidades móveis e e) e ampliação do portfólio de serviços financeiros para operar os produtos de carteira comercial, crédito financiamento, investimentos, crédito direto ao consumidor (CDC), crédito pessoal, movimentação de conta corrente, capital de giro e antecipação a fornecedores.

(iv) montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

Os montantes investidos pela Companhia para o desenvolvimento dos produtos/serviços, foi de R\$249.500 referente a aquisição de empresas com novos produtos/serviços em 2024.

d. oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG

Com o assessoramento do Comitê de Sustentabilidade, a Companhia identifica e monitora os principais riscos e oportunidades relacionados aos temas ESG nos seus negócios. Um dos temas, o enfrentamento às mudanças climáticas, é uma exigência social para o desenvolvimento dos negócios nos médio e longo prazos. A empresa está atenta a esses aspectos, com o desenvolvimento de soluções que possam endereçar ou neutralizar os impactos negativos das operações de suas controladas. As diretrizes de atuação estão alinhadas com as normativas e iniciativas nacionais e internacionais, que orientam a jornada de Sustentabilidade da SIMPAR. Além disso, possui como instrumentos direcionadores internos as Políticas de Sustentabilidade, Direitos Humanos e de Investimento Social que atestam o objetivo da Companhia em promover impacto positivo na sociedade, atuando de forma assídua, em especial nas comunidades do entorno das suas operações, para impulsionar melhorias nos aspectos socioambientais, desenvolvimento local e formação de redes de apoio social, reduzir ou mitigar impactos socioambientais negativos.

No âmbito de Mudanças Climáticas, as empresas do Grupo desenvolvem ações para redução e neutralização dos Gases de Efeito Estufa e formalizou através da Política de Mudanças Climáticas, as ações de mitigação, compensação e adaptação incluindo formalmente o tema nas suas decisões e estratégias de negócios.

Abaixo são apresentadas algumas oportunidades externas e internas ligadas aos negócios da Companhia em diferentes esferas:

Acesso a mercados

- ✓ Mais acesso a crédito e diversificação de ativos financeiros para viabilização de investimentos;
- ✓ Acesso a títulos verdes ou vinculados a performance ASG (ambiental, social e de governança).

Produtos e serviços

- ✓ Viabilização de investimentos das controladas em produtos e serviços de inovação tecnológica menos agressivos ao meio ambiente e possível aumento da demanda por veículos e equipamentos menos poluentes, considerando mudança nas preferências do cliente;

✓ Aprimoramento e diversificação da matriz energética, investimentos para priorização de combustíveis menos poluentes e energia limpa e renovável.

Valor compartilhado

✓ Promoção de ambiente diverso e ético, investindo na formação e no desenvolvimento dos colaboradores com capacitações e treinamentos;

✓ Ter segurança como prioridade e um dos pilares da Companhia, atuando de forma proativa, com influência da alta liderança para atingimento de metas de redução de acidentes;

✓ Promoção do desenvolvimento social e econômico nas regiões onde a Companhia e suas controladas estão inseridas, por meio de ações de inclusão social, fomento a contratação de mão de obra e alianças com fornecedores locais para gerar valor compartilhado.

Ressalta-se que na estrutura de Governança da Companhia cabe ao Conselho de Administração definir as diretrizes estratégicas que orientam os negócios que são conduzidas pela Diretoria-Executiva, responsável pela administração direta das operações. Reforçam essa estrutura os comitês, que deliberam e recomendam ações de acordo com suas áreas de especialidade. Especificamente, o Comitê de Sustentabilidade assessora o Conselho de Administração em temáticas ambientais, sociais, econômicas e de governança, acompanhando a aplicação de políticas, estratégias, ações e projetos que se relacionam com o desenvolvimento sustentável dos negócios e, avaliando os relatórios emitidos por órgãos reguladores.

2.11 - Outros fatores com influência relevante

Em 13 de março de 2025 a SIMPAR publicou Comunicado ao Mercado informando que o Consórcio Bloco Leste, composto pela CS Infra S.A. ("**CS Infra**"), com 51% de participação, e pela Terra Transportes e Participações S.A. ("**Terra**"), com 49%, venceu a Licitação EC/006/2023/SGM-STM, promovida pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito de São Paulo. A parceria público-privada (PPP) contempla a administração, manutenção, exploração comercial e requalificação de 13 terminais de ônibus e 6 estações do Expresso Tiradentes, atendendo cerca de 320 mil passageiros diários. A concessão se refere à prestação de serviços, com oportunidades de receitas acessórias, e não inclui a operação do transporte rodoviário de passageiros.

A concessão terá duração de 30 anos. O fluxo de receitas começa no primeiro ano e deverá atingir o valor total de recebimento no segundo ano conforme as obras de requalificações dos terminais sejam concluídas, contando com garantias de origem dos recursos até o final do contrato.

Os investimentos previstos são de aproximadamente R\$120.000 nos dois primeiros anos, com mais R\$50.000 distribuídos até o final do contrato e não devem impactar na estratégia de desalavancagem da SIMPAR. Os recursos serão destinados à requalificação de instalações operacionais e administrativas, manutenção das estruturas de cobertura e aquisição de sistemas de monitoramento, assegurando a melhoria da qualidade dos serviços aos usuários.

Em 14 de março de 2025 a SIMPAR publicou Comunicado ao Mercado informando que a comissão responsável pela licitação objeto do Edital da Concorrência Pública Internacional nº 56/2024, promovido pelo Estado do Mato Grosso, através de sua Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SINFRA/MT, declarou vencedora a proposta apresentada por sua controlada CS Infra S.A. ("**CS Infra**"), referente à concessão Lote 5 para operação, conservação e manutenção das rodovias MT-020 e MT-326 ("**Concessão**").

A Concessão terá duração de 30 anos com fluxo de recebimento no início do segundo ano, advindos das tarifas de pedágio após as implantações de seis pórticos de cobrança *free-flow*. Ao todo, são 308 km de malha rodoviária de grande importância na integração do Mato Grosso. Trata-se de um projeto *brownfield*, visto que as Rodovias já estão implantadas e encontram-se estrategicamente inseridas nas principais regiões do agronegócio brasileiro, com destaque para o escoamento de soja, milho, algodão e carne.

Os investimentos durante o período de implantação serão de cerca de R\$ 320.000 até o sexto ano (média de R\$ 54.000 por ano), restando em média R\$ 28.000 ao ano a serem realizados até o final do contrato, que serão custeados pela geração de caixa da Concessão. Visto que o fluxo de recebimentos se inicia no segundo ano, tais investimentos não impactam a estratégia de desalavancagem da SIMPAR. Os recursos serão destinados à recuperação do pavimento, implantação de acostamento e dispositivos em nível, pórticos do sistema *free-flow*, assim como manutenção e melhoria na segurança rodoviária.

O Contrato prevê diversos mecanismos de equilíbrio contratual, tais como proteção de banda de demanda, inadimplência, proteção cambial, proteção contra variação no reajuste de insumos e validação do CAPEX nos primeiros meses da Concessão.

3.1 - Projeções divulgadas e premissas

As projeções divulgadas constituem-se em premissas da administração da Companhia, bem como em informações atualmente disponíveis. Considerações futuras dependem, substancialmente, das condições de mercado, regras governamentais, do desempenho do setor e da economia brasileira, entre outros fatores, dados operacionais podem afetar o desempenho futuro da Companhia e podem conduzir a resultados que diferem materialmente das projeções. As projeções estão sujeitas à riscos e incertezas, não constituindo promessa de desempenho futuro.

a. Objeto da projeção

Em fato relevante de 21 de novembro de 2025, a Companhia divulgou projeções de algumas de suas subsidiárias:

- i. ATU 12 Arrendatária Portuária SPE S.A. e ATU 18 Arrendatária Portuária SPE S.A. ("CS Portos"): Receita Líquida, EBITDA e Dívida Líquida; e
- ii. BBC Holding Financeira Ltda. ("Banco BBC"): Aumento de capital, originação, carteira e recebíveis.

b. Período projetado e o prazo de validade da projeção

As subsidiárias da Companhia possuem projeções para 3 exercícios sociais distintos, 2025, 2026 e 2028. Abaixo indicamos o prazo de validade das projeções por período projetado.

Empresa	Indicadores objeto da projeção	Período projetado	Validade da projeção
CS Portos	Receita Líquida, EBITDA e Dívida Líquida	2026 e 2028	21 de novembro de 2026
Banco BBC	Aumento de capital	Até 2025	21 de novembro de 2026
Banco BBC	Originação, carteira e recebíveis	2026	21 de novembro de 2026

c. Premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração do emissor e quais escapam ao seu controle

Empresas Objeto da Projeção	Premissas	Fatores que afetam
Banco BBC	Crescimento orgânico	Pode ser parcialmente controlada pela administração, uma vez que existem fatores externos (ex: desempenho econômico do país) que influenciam na demanda dos produtos e serviços oferecidos pela companhia
CS Portos	Investimentos realizados e a realizar	Pode ser parcialmente controlada pela administração, uma vez que fatores externos (ex: desempenho econômico do país e contratos vigentes por parte do cliente) influenciam nos investimentos operacionais
CS Portos	Aumento de capacidade de armazenagem e movimentação	Pode ser parcialmente controlada pela administração, uma vez que depende dos investimentos operacionais, que por sua vez dependem de fatores externos (ex: desempenho econômico do país e contratos vigentes por parte do cliente)
Banco BBC	Potencial de novas operações de crédito dentro do Grupo SIMPAR	Pode ser parcialmente controlada pela administração, uma vez que existem fatores externos (ex: desempenho econômico do país) que influenciam na demanda dos produtos e serviços oferecidos pela companhia
CS Portos e Banco BBC	Condições econômicas gerais no Brasil	Não pode ser controlada pela administração

d. Valores dos indicadores que são objeto da previsão

Empresa	Indicadores objeto da projeção	Período projetado	Valor
CS Portos	Receita Líquida	2026	de R\$330 milhões a R\$390 milhões
CS Portos	EBITDA	2026	de R\$180 milhões a R\$250 milhões (representando uma margem EBITDA de 55% a 65%)
CS Portos	Dívida Líquida	2026	de R\$550 milhões a R\$570 milhões (representando uma alavancagem de, aproximadamente, 3,0x)
CS Portos	Receita Líquida	2028	de R\$590 milhões a R\$620 milhões
CS Portos	EBITDA	2028	De R\$325 milhões a R\$400 milhões (representando uma margem EBITDA de 55% a 65%)
CS Portos	Dívida Líquida	2028	de R\$425 milhões a R\$475 milhões (representando uma alavancagem de, aproximadamente, 1,3x)
Banco BBC	Aumento de capital	2025	R\$165 milhões
Banco BBC	Originação	2026	R\$1,2 bilhão
Banco BBC	Carteira	2026	R\$2,8 bilhões
Banco BBC	Recebíveis	2026	R\$3,8 bilhões

3.2 – Acompanhamento e alterações das projeções divulgadas

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Todas as projeções mencionadas no item 3.1, quais sejam: (i) Receita Líquida, EBITDA e Dívida Líquida da CS Portos; e (ii) Aumento de capital, origemação, carteira e recebíveis do Banco BBC seguem inalteradas.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

Conforme fato relevante divulgado em 03 de novembro de 2022 pela JSL, a JSL atualizou sua estimativa do CAPEX Líquido para o exercício social de 2022. A SIMPAR, conforme fato relevante divulgado em 04 de novembro de 2022, e em consequência da atualização da JSL, informou que também atualizou a estimativa do CAPEX Líquido Consolidado para o exercício de 2022.

O quadro abaixo compara as projeções divulgadas e o valores efetivamente obtidos pelas companhias:

Empresa	Indicadores objeto da projeção	Projeção (2022) R\$ bilhões	Realizado (2022) R\$ bilhões
Movida	Capex Líquido	5,1 a 6,0	4,5
JSL	Capex Líquido	1,1 a 1,2	1,4
CS Infra+CS Brasil	Capex Líquido	0,2 a 0,5	0,1
SIMPAR Consolidado	Capex Líquido	10,7 a 12,5	13,5

O valor realizado da Movida foi abaixo da projeção inicial devido ao menor ticket de compra de carros combinado ao menor crescimento no segmento de Gestão e Terceirização de Frotas efetivamente conquistados pela Companhia frente ao estimado à época da divulgação da projeção.

O valor realizado da JSL foi acima da projeção inicial em virtude de maiores oportunidades de novos contratos desenvolvidos com os clientes versus o estimado na projeção.

O valor realizado da CS Infra + CS Brasil foi abaixo da projeção inicial devido ao menor volume de compras de veículos no segmento de terceirização e gestão de frota e postergação na implantação de projetos das concessões versus o estimado na projeção.

O valor realizado da SIMPAR Consolidado foi acima da projeção inicial principalmente devido ao (i) desvio positivo da projeção da JSL; e (ii) crescimento de 2,8x do Capex Líquido da Vamos de 2022 versus 2021, em razão da execução acima do esperado na implantação de novos contratos versus o estimado na projeção.

Conforme fato relevante divulgado em 12 de setembro de 2022 pela Vamos, a companhia optou por descontinuar a divulgação de projeções financeiras de Capex Líquido (feita via fato relevante divulgado em 09 de dezembro de 2021), em razão da necessidade de alinhamento de sua política de divulgação de guidance com os procedimentos adotados pelos consultores no contexto da oferta pública de distribuição de valores mobiliários de emissão da Companhia.

c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

Em fato relevante divulgado em 29 de outubro de 2021, a SIMPAR divulgou projeções de Receita Líquida, EBITDA e Lucro Líquido de sua controlada CS Brasil (concessões portuárias de Aratu (ATU-12 e ATU-18), Rodovia Transcerrados e o BRT Sorocaba) e da CS Infra S.A ("CS Infra") para o exercício de 2025.

Conforme fato relevante divulgado em 28 de outubro de 2022 pela SIMPAR, a Companhia decidiu pela descontinuidade da divulgação de projeções dos seguintes indicadores das suas controladas, CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda. ("CS Brasil"), que compreendem as concessões portuárias de Aratu (ATU-12 e ATU-18), Rodovia Transcerrados e o BRT Sorocaba, e CS Infra, a saber: receita líquida, EBITDA e lucro líquido.

A divulgação desses indicadores tinha por objetivo suportar a reorganização societária envolvendo a incorporação da totalidade das ações da CS Infra pela Companhia, que foi submetida à assembleia geral extraordinária da SIMPAR realizada em 29.11.21 e aprovada pela unanimidade dos acionistas minoritários então presentes. A Companhia optou pela descontinuidade das Projeções, uma vez que cumpriram seu objetivo, além do fato de que estuda novos projetos para o atual portfólio e também em função da volatilidade dos fatores macroeconômicos.

Conforme fato relevante de 27 de maio de 2022, a SIMPAR comunicou que descontinuou as projeções de Receita Bruta Consolidada e Geração de Caixa (EBITDA) Consolidada divulgadas inicialmente em fato relevante datado de 19 de maio 2021 caso a Companhia obtivesse êxito em atingir a mesma evolução dos resultados dos últimos 5 anos, podendo inclusive superá-los, a Receita Bruta da SIMPAR poderia ser de R\$18,5 bilhões e o EBITDA poderia ser de R\$4,9 bilhões com prazo até 2025. Com relação a Receita Bruta Consolidada, a Companhia incluiu nova projeção para R\$35 bilhões em 2024.

Conforme fato relevante divulgado em 12 de setembro de 2022 pela Vamos, a companhia optou por descontinuar a divulgação de projeção de aumento de frota (feita via fato relevante divulgado em 27 de maio de 2022), em razão da necessidade de alinhamento de sua política de divulgação de guidance com os procedimentos adotados pelos consultores no contexto da oferta pública de distribuição de valores mobiliários de emissão da Companhia.

Conforme fato relevante divulgado em 29 de maio de 2023, decorrido o prazo de um ano estabelecido na Resolução CVM nº 80, a Companhia e suas controladas JSL S.A. e Movida Participações S.A. revisaram suas projeções, o que resultou na decisão pela descontinuidade das projeções. Foram descontinuadas os seguintes indicadores:

- SIMPAR: Receita bruta consolidada de R\$35 bilhões em 2024.
- JSL: Receita bruta 3x superior à receita 1T21 UDM em 2025
- Movida: (i) Frota 2-3x superior à 1T21 em 2025 e (ii) Lucro Líquido entre R\$1,3 e R\$1,6 bilhão em 2025

A SIMPAR descontinuou sua projeção, pois o objetivo traçado havia sido praticamente cumprido (94% do guidance quando considerada a Receita Bruta do 1T23 anualizada).

A JSL descontinuou sua projeção, pois a Receita Bruta dos doze meses finalizados em 31 de março 2023 (R\$ 7,4 bilhões), somada aos R\$ 1,75 bilhão de Receita Bruta da IC Transportes para o mesmo período (empresa adquirida em abril de 2023), levaria a uma Receita Bruta combinada da JSL de R\$ 9,2 bilhões, o que representa, já no 1T23 UDM, 85% da projeção anteriormente estabelecida como guidance para 2025.

A Movida descontinuou sua projeção, pois a decisão estaria alinhada à estratégia de geração

de valor e à disciplina na alocação de recursos, priorizando a otimização tanto da estrutura de capital quanto da eficiência da frota.

Conforme fato relevante divulgado em 22 de novembro de 2024, decorrido o prazo de um ano estabelecido na Resolução CVM nº 80, as controladas da Companhia AUTOMOB S.A. (“AUTOMOB”), Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A. (“CS Grãos”) e Ciclus Ambiental Rio S.A. (“Ciclus Rio”) revisaram suas projeções, o que resultou na decisão pela descontinuidade das projeções. Foram descontinuadas os seguintes indicadores:

Empresa	Indicadores objeto da projeção	Período projetado	Valor
Automob	Receita bruta	2026	R\$18,3 bilhões
Automob	EBITDA	2026	R\$1,3 bilhão (representando uma margem EBITDA de 7,5%)
Automob	Dívida Líquida	2026	R\$2,5 bilhões (representando uma alavancagem de, aproximadamente, 1,9x)
CS Grãos	Receita Líquida	2026	de R\$90 milhões a R\$100 milhões
CS Grãos	EBITDA	2026	de R\$55 milhões a R\$60 milhões (representando uma margem EBITDA de 55% a 60%)
CS Grãos	Dívida Líquida	2026	de R\$210 milhões a R\$220 milhões (representando uma alavancagem de, aproximadamente, 3,7x)
Ciclus Rio	Receita Líquida	2026	R\$625 milhões
Ciclus Rio	EBITDA	2026	R\$290 milhões (representando uma margem EBITDA de 46%)
Ciclus Rio	Dívida Líquida	2026	R\$414 milhões (representando uma alavancagem de, aproximadamente, 1,4x)

A AUTOMOB descontinuou suas projeções, após a aprovação da reorganização societária envolvendo a AUTOMOB e a VAMOS Comércio de Máquinas Linha Amarela S.A., conforme detalhado nos fatos relevantes divulgados pela Companhia em 29 de setembro de 2024, 23 de outubro de 2024, 19 de novembro de 2024 e 22 de novembro de 2024.

A CS Grãos descontinuou suas projeções, uma vez que o escopo da concessão foi alterado com a assinatura de um aditivo no 1T24.

A Ciclus Rio descontinuou suas projeções, uma vez que constituiu a holding Ciclus Ambiental S.A. para consolidar os negócios existentes e futuros do Grupo no setor de gestão e valorização de resíduos após a adição de uma nova concessão – Ciclus Amazônia S.A. – passando a reportar seus resultados de maneira consolidada compreendendo ambos os negócios.

4. Fatores de risco

4.1 - Descrições dos fatores de risco

O investimento nos valores mobiliários de emissão da Companhia envolve a exposição a determinados riscos, devendo os potenciais investidores analisar cuidadosamente todas as informações contidas neste Formulário de Referência, os riscos mencionados abaixo, as demonstrações financeiras da Companhia e as respectivas notas explicativas, antes de tomar qualquer decisão de investimento em qualquer valor mobiliário de emissão da Companhia.

Os negócios, reputação, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros da Companhia poderão ser afetados de maneira material e adversa por qualquer dos fatores de risco descritos a seguir. O preço de mercado dos valores mobiliários de emissão da Companhia poderá diminuir em razão da ocorrência de qualquer desses e/ou de outros fatores de risco, hipóteses em que poderá haver perda no investimento nos valores mobiliários de emissão da Companhia aos seus titulares.

Os riscos descritos abaixo são aqueles que a Companhia conhece e acredita que, na data deste Formulário de Referência, podem afetar a Companhia de forma material e adversa. Além disso, riscos adicionais não conhecidos atualmente ou considerados menos relevantes pela Companhia também poderão afetar a Companhia adversamente.

Para os fins desta seção “4. Fatores de Risco”, exceto se expressamente indicado de maneira diversa ou se o contexto assim o exigir: (i) os riscos descritos abordam inclusive aqueles específicos das subsidiárias operacionais da Companhia, mas devem ser considerados como aplicáveis à própria Companhia (holding), uma vez que consolidam seus resultados na Companhia; e (ii) um risco, incerteza ou problema poderá causar, causará ou terá “efeito adverso” ou “efeito negativo” para a Companhia, ou expressões similares, significa que tal risco, incerteza ou problema poderá ou poderia causar efeito adverso relevante nos negócios da Companhia, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez, reputação, imagem e/ou negócios futuros da Companhia, bem como no preço dos valores mobiliários de emissão da Companhia. Expressões similares incluídas nesta seção “4. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto. Não obstante a subdivisão desta seção “4. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em um item podem também se aplicar a outros itens desta mesma seção.

(a) emissor

A Companhia é uma sociedade holding e depende dos resultados de suas subsidiárias.

A Companhia é uma sociedade de participação (*holding*) e depende dos resultados de suas subsidiárias. Os resultados da Companhia e a sua capacidade de distribuir dividendos aos seus acionistas dependem das operações, do fluxo de caixa e dos lucros de suas subsidiárias.

A Companhia pode ser incapaz de implementar com sucesso a sua estratégia de crescimento (comerciais, financeiros, operacionais, etc.)

A capacidade de crescimento da Companhia ou de suas subsidiárias depende de diversos fatores, incluindo: (a) a habilidade de identificar e realizar de forma satisfatória oportunidades de investimentos; (b) a capacidade de financiar investimentos (seja por meio de endividamento ou não); e (c) o aumento da capacidade operacional para suas operações de investimentos. Um desempenho insatisfatório da Companhia no que tange aos referidos fatores, entre outros, seja originado por dificuldades competitivas ou fatores de custo ou ainda limitação à capacidade de fazer investimentos, pode limitar a implementação com sucesso da sua estratégia de crescimento. É possível que, para a implementação de sua estratégia de crescimento, a Companhia precise financiar seus novos investimentos por meio de endividamentos adicionais.

O crescimento e a expansão da Companhia poderão requerer adaptações da estrutura operacional da Companhia. Os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia poderão vir a ser adversamente afetados se a Companhia não responder de modo rápido e adequado a tal expansão e necessidade de adaptação.

O financiamento da estratégia de crescimento da Companhia requer capital intensivo de longo prazo.

A competitividade e a implementação da estratégia de crescimento da Companhia dependem de sua capacidade de fazer investimentos e expandir suas atividades. Para financiar esse crescimento, a Companhia depende do seu desempenho operacional e o de suas subsidiárias, além da sua capacidade de obtenção de financiamentos de longo prazo. Não é possível garantir que a Companhia será capaz de obter financiamento suficiente para custear a totalidade dos investimentos previstos em seu plano de negócios atual e para financiar sua estratégia de expansão. Além disso, não é possível garantir que tais financiamentos, inclusive via emissões de dívidas e/ou operações securitizadas, serão obtidos em custos ou com taxas de desconto razoáveis. Adicionalmente, condições macroeconômicas adversas, condições específicas da indústria em que a Companhia atua, desempenho operacional das subsidiárias da Companhia ou outros fatores externos ao ambiente de negócios da Companhia, poderá afetar de forma adversa seu crescimento.

Caso a capacidade da Companhia de captar recursos para financiamento de suas atividades ou para a sua expansão seja afetada, poderá haver impacto negativo na competitividade da Companhia, o que pode afetar negativamente os negócios, resultados e, conseqüentemente, a condição financeira da Companhia.

A Companhia pode não ser bem-sucedida na execução de eventuais aquisições e concessões, assim como a Companhia pode assumir certas contingências não identificadas e/ou não identificáveis em decorrência destes investimentos.

A Companhia pode aproveitar oportunidades de crescimento por meio de aquisições estratégicas bem como participar de novos leilões de concessões de infraestrutura. Não há como assegurar que a Companhia será bem-sucedida em identificar, negociar ou concluir tais investimentos. Adicionalmente, o processo de integração destes novos negócios com as atividades da Companhia poderá se mostrar mais custoso do que originalmente previsto, não podendo a Companhia garantir que será capaz de

integrar tais empresas ou bens adquiridos em seus negócios de forma bem-sucedida, tampouco de diligenciar devidamente as contingências destes novos projetos. O insucesso da sua estratégia de aquisições e novas concessões de infraestrutura pode afetar, material e adversamente, sua situação financeira e os resultados da Companhia. Além disso, determinadas aquisições que a Companhia vier a considerar poderão estar sujeitas à obtenção de autorizações das autoridades brasileiras de defesa da concorrência e demais autoridades aplicáveis. A Companhia pode não ter sucesso na obtenção de tais autorizações e/ou licenças necessárias em tempo hábil para integrar estes projetos de modo eficaz e estratégico.

Eventuais ônus, gravames, vícios, contingências e/ou pendências de qualquer natureza não identificados ou não identificáveis na ocasião dos processos de auditoria legal realizados com base em documentos e informações então apresentados pelas empresas adquiridas no âmbito dos respectivos processos de aquisição, bem como a ocorrência de eventos ou apresentação de documentos posteriores a tais aquisições que resultem ou possam resultar em ônus, gravames, vícios, contingências e/ou pendências materiais de qualquer natureza com relação às empresas adquiridas poderão impactar a Companhia de forma negativa e, por consequência, impactar seus resultados operacionais e prejudicar os seus acionistas.

A Companhia pode vir a obter capital adicional no futuro por meio da emissão de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações, o que poderá resultar numa diluição da participação dos acionistas em seu capital social

A Companhia pode precisar captar recursos adicionais no futuro por meio de emissões públicas ou privadas de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações para financiar suas iniciativas de crescimento que pode resultar em uma alteração no preço de mercado de suas ações ordinárias e diluir a participação dos acionistas no capital social da Companhia.

Qualquer captação de recursos por meio da distribuição pública de parcela primária de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações que seja feita sem que seja ofertado aos acionistas o respectivo direito de preferência, ou em que optem por não exercer tal direito, nos termos da regulamentação aplicável, poderá resultar na diluição da participação destes investidores no capital social da Companhia.

Alguns dos instrumentos de financiamento celebrados pela Companhia possuem certas cláusulas restritivas (covenants). O não cumprimento desses covenants pode desencadear o vencimento antecipado cruzado ou inadimplemento cruzado (cross-default e cross-acceleration) de outras obrigações da Companhia.

A Companhia está sujeita a compromissos restritivos (covenants) de acordo com os termos e as condições dos documentos de alguns de seus títulos de dívida e contratos de financiamento, que incluem disposições de vencimento antecipado, como a não manutenção de determinados índices financeiros apurados com base nas suas demonstrações financeiras. Caso os índices financeiros ultrapassem os limites fixados nos covenants previstos nos referidos documentos, a Companhia pode ficar restrita de captar novos financiamentos, ser obrigada a pagar algumas dívidas de forma antecipada gerando a necessidade de uma disponibilidade de caixa imediata, afetando seu planejamento financeiro. Adicionalmente, tal evento pode resultar no vencimento antecipado ou vencimento antecipado cruzado (cross acceleration e cross default, respectivamente), o que pode

afetar negativamente os negócios, a condição financeira e os resultados da Companhia. Para mais informações, ver Seção 2.1.(f) do Formulário de Referência.

O sucesso da Companhia depende de sua habilidade de atrair, contratar, treinar, motivar e reter profissionais capacitados, inclusive membros da sua administração.

O sucesso da Companhia depende da sua habilidade de atrair, contratar, treinar, motivar e reter profissionais capacitados para a condução de seu negócio. Há competição na contratação de profissionais qualificados no setor de atuação da Companhia e carência de mão de obra especializada e qualificada, sendo certo que tal competição e carência têm efeitos também sobre a Companhia. Ainda, a Companhia não pode garantir que não incorrerá em custos substanciais para contratar, treinar e manter profissionais qualificados.

Adicionalmente, os negócios da Companhia são altamente dependentes dos membros de sua alta administração, os quais têm desempenhado papel fundamental para sua construção. Se a Companhia não for capaz de atrair ou manter profissionais qualificados para administrar e expandir suas operações, a Companhia pode não ter capacidade para conduzir seu negócio com sucesso e, consequentemente, seus negócios e resultados operacionais poderão ser material e adversamente afetados.

A Companhia não mantém seguro contra todos os riscos a que está exposta.

A Companhia está sujeita à ocorrência de eventos não segurados (tais como guerra, desastres naturais e atos de terrorismo, caso fortuito e força maior ou interrupção de certas atividades e riscos cibernéticos), ou de danos maiores do que os limites de cobertura previstos em suas apólices. Além disso, a quantificação da exposição de risco nas cláusulas existentes nas respectivas apólices pode ser inadequada ou insuficiente, podendo, inclusive, implicar em reembolso menor do que o esperado.

Além disso, a Companhia não pode garantir que conseguirá manter apólices de seguro a taxas comerciais razoáveis ou em termos aceitáveis, ou contratadas com as mesmas companhias seguradoras ou com companhias seguradoras similares. Caso quaisquer desses fatores venha a ocorrer, os negócios e resultados financeiros e operacionais da Companhia podem ser adversamente afetados.

A Companhia pode ser afetada de forma material e adversa por decisões desfavoráveis em seus processos judiciais ou administrativos ou de suas controladas.

A Companhia enfrenta e/ou pode vir a enfrentar processos judiciais, administrativos e arbitrais ou inquéritos, nas esferas cível, tributária, trabalhista, ambientais e/ou criminais além de processos administrativos sancionadores, no âmbito de órgãos reguladores tais como CVM, SUSEP ou CADE, no curso de nossos negócios cujos resultados desfavoráveis podem impactar de forma relevante a Companhia. Além dos custos com honorários advocatícios para o patrocínio dessas causas, a Companhia poderá se ver obrigada a oferecer garantias em juízo relacionadas a tais processos, o que poderia afetar a sua capacidade financeira ou sua liquidez. Os valores provisionados para tais processos, quando existentes, podem não ser suficientes para cobrir todas as eventuais condenações que a Companhia venha a sofrer.

Ainda, a Companhia, especialmente suas controladas, está sujeita a fiscalização por diferentes autoridades federais, estaduais e municipais, incluindo fiscais, trabalhistas e ambientais. Essas autoridades poderão autuar a Companhia e tais autuações podem se converter em processos administrativos e, posteriormente, em processos judiciais, os quais, caso decididos de forma desfavorável para a Companhia, poderão ter um efeito negativo.

Ainda, as controladas diretas da Companhia, são partes em processos judiciais que, caso transitem em julgado de forma desfavorável à controlada, a reputação da Companhia poderá ser afetada perante seus eventuais clientes e fornecedores, mas principalmente investidores, o que pode gerar efeito material adverso sobre seus resultados. Para mais informações sobre os processos judiciais, arbitrais e administrativos em que estamos envolvidos, veja os itens 4.4 a 4.6 deste Formulário de Referência. Para maiores informações sobre os processos das controladas, vide mesmos itens dos respectivos Formulários de Referências.

Não há como garantir o pagamento de dividendos ou juros sobre o capital próprio aos acionistas da Companhia no futuro.

Qualquer decisão futura de pagar dividendos para as ações de emissão da Companhia será discricionária, observado também o disposto na Lei das Sociedades por Ações e demais regulamentação aplicável. A decisão de distribuir dividendos e/ou juros sobre o capital próprio dependerá da rentabilidade, condição financeira, plano de investimentos e restrições impostas pela legislação aplicável. Além disso, a capacidade da Companhia de pagar dividendos e/ou juros sobre o capital próprio dependerá da sua capacidade de gerar lucro líquido. Deste modo, a depender do desempenho da Companhia na geração de lucros, não há como assegurar que a Companhia irá pagar ou será capaz de pagar proventos aos seus acionistas.

Por fim, isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos e a tributação atualmente incidente sob o pagamento de juros sobre capital próprio prevista na legislação atual está sendo revista atualmente em alguns projetos de lei atualmente em tramitação no Congresso Nacional.

Especificamente em relação à tributação de dividendos, citamos o Projeto de Lei 1.087/2025, recentemente encaminhado pelo governo federal à Câmara dos Deputados, o qual, na data deste Formulário de Referência, segue sob tramitação, o qual tem por objeto, dentre outras mudanças, estabelecer a cobrança, mediante retenção na fonte, do imposto sobre a renda das pessoas físicas mínimo ("IRPFM") incidente sobre o pagamento, o creditamento, o emprego ou a entrega de lucros e dividendos por uma mesma pessoa jurídica a uma mesma pessoa física residente no Brasil em montante superior a R\$ 50.000,00 em um mesmo mês. A alíquota proposta para o IRPFM é de 10% sobre o total do valor pago, creditado ou entregue ao sócio ou acionista.

Caso esse e/ou outra regulamentação venha a impactar a isenção dos dividendos ou a majoração dos juros sobre capital próprio, os titulares das ações ordinárias de emissão da Companhia poderão ser impactados no recebimento de seus proventos.

Os processos de governança da Companhia, gestão de riscos e *compliance* podem falhar em detectar comportamentos contrários à legislação e regulamentação aplicáveis e aos seus padrões de ética e conduta, podendo ocasionar impactos materiais e adversos em seus negócios, situação financeira, resultados operacionais e cotação de mercado de suas ações ordinárias.

A Companhia está sujeita à Lei nº 12.846/13 assim como outras normas relacionadas ao combate a corrupção ("Lei Anticorrupção"), que impõe responsabilidade objetiva às empresas, no âmbito cível e administrativo, por atos lesivos previstos nesta Lei Anticorrupção praticados em seu interesse ou benefício, exclusivo ou não. Dentre as sanções aplicadas àqueles considerados responsáveis estão: multas, perda de benefícios ilicitamente obtidos, suspensão ou interdição parcial de suas atividades, confisco de ativos que representem vantagem direta ou indiretamente obtida da infração, ou dissolução da pessoa jurídica envolvida na conduta ilícita, sanções estas que, se aplicadas, podem afetar material e adversamente os resultados da Companhia.

Adicionalmente, os processos de governança, políticas, gestão de riscos e *compliance* da Companhia podem não ser capazes de detectar (i) violações à Lei Anticorrupção ou outras violações relacionadas, (ii) ocorrências de comportamentos fraudulentos e desonestos que sejam praticados em seu interesse ou benefício, inclusive por parte de administradores, empregados, pessoas físicas e jurídicas contratadas e outros agentes que possam representar ou atuar em nome da Companhia, e (iii) outras ocorrências de comportamentos não condizentes com princípios éticos e morais, que possam afetar material e adversamente a reputação, negócios, condições financeiras e resultados operacionais da Companhia, ou a cotação de mercado de suas ações ordinárias de forma negativa.

A Companhia também pode vir a ser solidariamente responsabilizada pelo pagamento de multa e reparação integral do dano causado em razão de práticas contrárias à Lei Anticorrupção por suas sociedades controladoras, controladas, coligadas ou consorciadas, que nesse caso poderiam afetar material e adversamente a reputação, negócios, condições financeiras e resultados operacionais da Companhia, ou a cotação de mercado de suas ações ordinárias de forma negativa.

Falhas nos sistemas, políticas e procedimentos de controles poderão expor a Companhia a riscos inesperados ou imprevistos, o que poderia afetar adversamente seus negócios.

Os sistemas, políticas e procedimentos da Companhia ou de suas controladas, de controles internos podem não ser suficientes e/ou totalmente eficazes para detectar práticas inapropriadas, erros ou fraudes, comportamento desonesto ou violações de leis a que está sujeita por parte de qualquer pessoa agindo em seu nome, interesse ou benefício, seus acionistas controladores, afiliadas, funcionários, diretores, executivos, parceiros, administradores, empregados, agentes e prestadores de serviços ou que tais pessoas não pratiquem ações violando as políticas e procedimentos da Companhia..

Se a Companhia ou uma de suas controladas não for capaz de manter seus controles internos operando de maneira efetiva, poderá não ser capaz de reportar seus resultados de maneira precisa ou prevenir a ocorrência de práticas inapropriadas, erros ou fraudes. A falha ou a ineficácia nos controles internos, tais como aquelas eventualmente apontadas pelos auditores da Companhia ou de suas respectivas controladas, poderá ter um efeito adverso significativo em seus negócios.

Incidentes de segurança cibernética, incluindo ataques à infraestrutura necessária para manter os sistemas de TI da Companhia podem resultar em danos financeiros e à reputação da Companhia

Incidentes de segurança cibernética podem resultar em apropriação indevida de informações da Companhia e/ou das informações de seus clientes ou em tempo de inatividade em seus servidores ou operações, o que pode afetá-la material e adversamente. Eventual perda de propriedade intelectual, segredos comerciais ou outras informações comerciais sensíveis ou a interrupção das suas operações podem afetar negativamente os resultados financeiros da Companhia.

A infraestrutura de Tecnologia da Informação da Companhia está sujeita a problemas em sua segurança cibernética, que podem englobar: ataques cibernéticos, os quais podem incluir invasão das plataformas e dos sistemas de tecnologia da informação com os objetivos de acessar, alterar, furtar, corromper ou destruir plataformas e sistemas utilizados pela Companhia, redes de computadores e informações armazenadas ou transmitidas da Companhia ou de parceiros de negócio; e violação de privacidade e dados pessoais, bem como acesso ou divulgação não autorizados, de dados confidenciais e/ou particulares de clientes por pessoas dentro ou fora da Companhia.

Os fatores acima podem ser decorrentes de malware (como vírus de computador), *ransomware*, *worm*, *phishing*, engenharia social, exploração de fraquezas do ambiente e sistemas, contaminação (seja intencional ou acidental) das redes e sistemas por terceiros com os quais existe a troca de dados, bem como outros tipos de ataques. Além disso, desde a pandemia do COVID-19, as práticas de trabalho remoto pelos colaboradores da Companhia aumentaram, o que pode tornar as nossas plataformas e sistemas de tecnologia de informação mais suscetíveis às falhas de segurança cibernética acima citados.

Quaisquer ataques cibernéticos bem-sucedidos podem resultar em impactos na imagem e reputação da organização, na paralisação de sistemas ou na indisponibilidade de serviços. Em consequência, é possível que haja perdas de negócios, contaminação, corrupção ou perda de dados de clientes e outras informações sensíveis armazenadas, violação de segurança de dados, divulgação não autorizada de informações ou, ainda, perda de níveis significativos de ativos líquidos (incluindo valores monetários).

Tentativas de ataques cibernéticos continuam evoluindo em dimensão e sofisticação, e a Companhia pode incorrer em custos significativos na tentativa de modificar ou melhorar as medidas de proteção, ou para investigar ou remediar quaisquer vulnerabilidades ou violação, ou, ainda, para comunicar ataques cibernéticos a seus clientes.

Caso a Companhia não seja capaz de proteger de maneira eficiente seus sistemas e plataformas contra ataques cibernéticos, isso pode ocasionar: violações à privacidade, de dados pessoais e confidencialidade de clientes; prejuízos decorrentes de danos à segurança de rede e violação de dados de clientes; conflitos com clientes; danos de imagem e reputação da Companhia; responsabilidade de mídia e custos relacionados; processos judiciais, multas regulatórias, sanções, intervenções, reembolsos e outros custos de indenização; custos decorrentes de gerenciamento de crises para identificação e preservação de dados, consultoria jurídica, contratação de terceiros, defesas emergenciais e indenizações; custos necessários à restauração de ambientes (custos relativos à utilização da estrutura de backup da Companhia para restaurar informações ou sistemas da Companhia); e custos relacionados a indenizações decorrentes de ações judiciais.

Além disso, a Companhia administra, retém e mantém parcerias com terceiros para o arquivamento, processamento, manutenção e disponibilização, na internet, de dados eletrônicos que contêm

informações pessoais confidenciais de clientes no curso regular de suas operações, as quais podem ser objeto de acesso e divulgações não autorizados.

Qualquer uso indevido ou não autorizado de informações de clientes, ou qualquer percepção pública de que a Companhia divulgou informações de clientes sem sua autorização prévia, poderá sujeitar a Companhia a ações judiciais e sanções administrativas, que podem afetar de forma prejudicial e substancial sua reputação e situação financeira.

Ainda, é importante ressaltar a LGPD estabelece responsabilidade solidária entre os controladores de dados, como a Companhia, e os operadores de dados, definidos como os agentes que realizam tratamento de dados pessoais em seu nome e no seu interesse, sempre que os controladores de dados estiverem diretamente envolvidos no tratamento de dados pessoais pelos operadores. Isto significa que as violações à legislação de proteção de dados por contratados e subcontratados da Companhia que realizem tratamento de dados em seu interesse, inclusive os provedores de aplicativos e conexão na internet, poderão resultar em deveres de compensação e indenização perante terceiros à Companhia, que poderão gerar custos e despesas relevantes e impactar os resultados financeiros da Companhia e sua reputação.

A Companhia está sujeita a riscos associados ao não cumprimento da Lei Geral de Proteção de Dados e poderá ser afetada adversamente pela aplicação de multas e outros tipos de sanções

No ano de 2018, foi sancionada a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018 – “LGPD”), que entrou em vigor no dia 18 de setembro de 2020, passando a transformar a forma pela qual a proteção de dados pessoais no Brasil é regulada e tratada. Em 18 de setembro de 2020, a LGPD entrou em vigor, e as sanções administrativas previstas, tratadas nos artigos 52, 53 e 54 da LGPD, entraram em vigor posteriormente, em 1º de agosto de 2021, na forma da Lei nº 14.010/2020.

A LGPD estabelece um marco legal a ser observado nas operações de tratamento de dados pessoais e prevê, entre outros, os direitos dos titulares de dados pessoais, as bases legais aplicáveis à proteção de dados pessoais, os requisitos para obtenção de consentimento, as obrigações e requisitos relativos a incidentes de segurança e vazamentos e a transferências de dados, bem como a autorização para a criação da Autoridade Nacional de Proteção de Dados.

A Companhia, devido às suas atividades, coleta, utiliza, armazena e gerencia dados pessoais de seus usuários, funcionários, fornecedores e outros terceiros. Tais dados pessoais podem ser tratados em desacordo com a legislação e estão sujeitos a incidentes de segurança, especialmente, invasões, violações, bloqueios, sequestros ou vazamentos.

A Companhia, de acordo com a LGPD, tem o dever legal de manter um canal de comunicação com os titulares dos dados pessoais sobre os quais realiza tratamento, inclusive seus usuários e parceiros comerciais. Os titulares de dados pessoais tratados pela Companhia têm todos os seguintes direitos, que devem ser garantidos pela Companhia: (a) obter confirmação da existência do tratamento de dados pessoais; (b) acessar seus dados pessoais; (c) retificar dados pessoais incompletos, inexatos ou desatualizados; (d) realizar a portabilidade dos dados pessoais para outro fornecedor de um serviço ou produto (conforme regulamentação adicional da ANPD); (e) solicitar a anonimização, bloqueio e exclusão de dados pessoais desnecessários, excessivos ou tratados em desconformidade com a LGPD; (f) obter informações sobre os órgãos públicos e privados com os quais o responsável pelo tratamento tenha compartilhado os seus dados; (g) possibilidade de negar o consentimento para tratamento de seus dados pessoais e ser informado sobre as consequências de tal recusa; (h) revogar

o consentimento (i) solicitar a revisão de decisões automatizadas que possam afetar os seus interesses; (j) peticionar em relação aos seus dados contra o controlador perante a autoridade nacional; (k) opor-se ao tratamento realizado com fundamento em uma das hipóteses de dispensa de consentimento, em caso descumprimento ao disposto na LGPD.

A LGPD também dispõe que as seguintes informações devem ser fornecidas aos titulares de dados pessoais, inclusive mediante avisos de privacidade: (i) finalidade(s) específica(s) do tratamento de dados; (ii) meios e duração do tratamento de dados; (iii) identificação do responsável pelo tratamento de dados; (iv) informações de contato do responsável pelo tratamento de dados; (v) informações e finalidade do compartilhamento de dados pessoais com terceiros; (vi) descrição da responsabilidade dos agentes de tratamento envolvidos; (vii) e menção explícita aos direitos dos titulares.

O descumprimento de quaisquer disposições previstas em tal normativa tem como riscos: (i) a propositura de ações judiciais, individuais ou coletivas pleiteando reparações de danos decorrentes de violações, baseadas não somente na LGPD, mas, na legislação esparsa e setorial sobre proteção de dados ainda vigente; e (ii) a aplicação das penalidades previstas no Código de Defesa do Consumidor e Marco Civil da Internet por alguns órgãos de defesa do consumidor, uma vez que estes já têm atuado neste sentido, antes mesmo da vigência da LGPD e da efetiva estruturação da ANPD, especialmente em casos de incidentes de segurança que resultem em acessos indevidos a dados pessoais.

Caso a Companhia não esteja em conformidade com a lei em questão, ela e suas subsidiárias poderão estar sujeitas às sanções, de forma isolada ou cumulativa, de advertência, obrigação de divulgação de incidente, bloqueio temporário e/ou eliminação de dados pessoais, multa de até 2% (dois por cento) do faturamento da empresa, grupo ou conglomerado no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, até o montante global de R\$50.000.000 (cinquenta milhões de reais) por infração, bem como multa diária, observado o limite global mencionado, suspensão parcial do funcionamento do banco de dados a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, suspensão do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais a que se refere a infração pelo período máximo de 6 (seis) meses, proibição parcial ou total do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados.

Além disso, a Companhia poderá ser responsabilizada por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados por ela e ser considerada solidariamente responsável por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados por suas subsidiárias, devido ao não cumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD.

Desta forma, falhas na proteção dos dados pessoais tratados pela Companhia, bem como a inadequação à legislação aplicável, podem acarretar multas elevadas, divulgação do incidente para o mercado, eliminação dos dados pessoais da base, e até a suspensão de suas atividades, o que poderá afetar negativamente sua reputação e seus resultados e, conseqüentemente, o valor de suas ações.

A Companhia também deve observar os requisitos de segurança previstos na legislação e regulação vigente e aplicável em desenvolvimento quanto à proteção de dados, de modo a garantir conformidade com os requisitos legais e minimizar situações de risco, como indisponibilidade do serviço ou acesso ou uso não autorizado de dados pessoais, posto que eventual não conformidade com a legislação aplicável à proteção de dados pessoais, segurança da informação e outras regulamentações governamentais no setor de tecnologia da informação, atualmente, podem resultar, também, em indenizações e na perda da confiança de clientes na segurança dos serviços, afetando adversamente a Companhia.

A Companhia está sujeita a potenciais conflitos de interesses envolvendo transações com partes relacionadas.

A Companhia possui transações com partes relacionadas, conforme indicado no item 11.2 deste Formulário de Referência. Contratações com partes relacionadas podem gerar situações de potencial conflito de interesses entre as partes. Caso as situações de conflito de interesses com partes relacionadas se configurem, elas poderão causar um impacto adverso na condução dos negócios, reputação e resultados operacionais da Companhia.

(b) seus acionistas, em especial os acionistas controladores

A Companhia possui um Acionista Controlador, cujo interesse poderá diferir daqueles de outros acionistas.

Os interesses do nosso acionista controlador poderão não coincidir com os interesses dos demais acionistas, uma vez que ele tem o poder de controlar a Companhia, inclusive com poderes para: (i) eleger e destituir os membros do nosso Conselho de Administração, estabelecer a nossa política administrativa e exercer o controle geral sobre a nossa administração e nossas Controladas; (ii) vender ou de alguma forma transferir ações que representem o controle da Companhia por ele detidas, nos termos do Estatuto Social da Companhia; e (iii) determinar o resultado de qualquer deliberação da Companhia, inclusive operações com partes relacionadas, reorganizações societárias, aquisições e alienações de ativos, submetidos à aprovação dos acionistas, incluindo a venda de todos ou substancialmente todos os ativos, ou a retirada das ações da Companhia do Novo Mercado, assim como determinar a época de distribuição e o pagamento de quaisquer dividendos futuros.

(c) suas controladas e coligadas

A Companhia pertence a um grupo econômico do qual fazem parte outras sociedades operacionais, incluindo-se sociedades adquiridas pela Companhia ao longo do tempo.

No curso de suas atividades, essas sociedades são ou poderão vir a ser parte em processos administrativos ou judiciais cujo resultado, caso desfavorável, poderá afetar a Companhia de forma solidária ou subsidiária. Caso alguma das sociedades do grupo econômico da Companhia sofra qualquer condenação ou julgamento desfavorável nesse sentido e a Companhia seja requerida a responder subsidiária ou solidariamente por referida condenação, seus resultados reputacionais, operacionais e financeiros poderão ser adversamente afetados.

A indústria automotiva é sensível às mudanças das condições econômicas e a vários outros fatores. Essas condições mutáveis são difíceis de prever e podem ter consequências financeiras significativas nas controladas.

A indústria automotiva, e especialmente a venda de novas unidades de veículos, é influenciada pelas condições econômicas gerais, especialmente, mas não limitado, (i) a confiança do consumidor, (ii) o nível de gastos pessoais discricionários, (iii) as taxas de juros, de inflação e de câmbio, (iv) os preços dos combustíveis, (v) as taxas de desemprego, (vi) a disponibilidade de crédito, (vii) os padrões de emissões automotivas e de economia de combustível, (viii) o nível de capacidade de produção dos fabricantes, (ix) os incentivos dos fabricantes e a reação dos consumidores a tais incentivos, (x) a intensa concorrência da indústria, (xi) pandemias, (xii) acessibilidade e inovação, (xiii) quantidade de consumidores cujos contratos de locação de veículos estão expirando e a duração dos financiamentos ao consumidor sobre os veículos existentes. Durante as crises econômicas, as vendas de veículos novos e seminovos normalmente passam por períodos de declínio, caracterizados por excesso de oferta e demanda fraca. O ambiente de negócios pode se tornar mais difícil se houver uma desaceleração econômica, um endurecimento dos mercados de crédito e dos padrões de crédito e volatilidade na preferência do consumidor em torno de veículos eficientes em termos de combustível em resposta à volatilidade dos preços do combustível. Como resultado, a indústria automotiva tem experimentado periodicamente, e poderia experimentar no futuro, um declínio nas vendas e margens de lucro dos veículos. A imposição de novas tarifas, quotas, impostos ou outras restrições ou limitações poderia aumentar os preços de veículos e/ou peças importadas e impactar negativamente a demanda por tais veículos e/ou peças. As vendas de veículos, serviços e negócios pós-venda também podem ser adversamente afetadas por mudanças na indústria automotiva impulsionadas por novas tecnologias, canais de distribuição ou produtos, incluindo aplicativos, serviços de assinatura, veículos autônomos e elétricos, e tecnologia para evitar acidentes.

As mudanças nas taxas de juros podem ter um impacto significativo nas vendas de veículos novos e seminovos e na acessibilidade dos veículos devido à relação direta entre taxas e pagamentos mensais de empréstimos, um fator crítico para muitos compradores de veículos devido ao impacto que as taxas de juros têm sobre a capacidade de empréstimo e a renda disponível dos clientes.

O custo líquido de transporte de estoque das concessionárias das controladas pode aumentar devido a mudanças nas taxas de juros, nos níveis de estoque e na assistência do fabricante. Um aumento significativo nas taxas de juros pode ter um efeito adverso material nos negócios, condição financeira, resultados de operações e/ou fluxos de caixa.

Os preços dos combustíveis têm permanecido voláteis e podem continuar a afetar as preferências dos consumidores em relação à compra de veículos. O aumento dos preços dos combustíveis pode tornar os consumidores menos propensos a comprar veículos maiores e mais caros, tais como veículos utilitários esportivos ou automóveis de luxo, e mais propensos a comprar veículos menores, menos caros e mais eficientes no consumo de combustível. Aumentos nos preços dos combustíveis podem ter um efeito material adverso nos negócios, situação financeira e resultados das operações das controladas.

As condições econômicas locais, competitivas e outras condições podem também afetar o desempenho das concessionárias de nossas controladas. As condições econômicas gerais das regiões em que as concessionárias estão localizadas e os hábitos de gastos dos indivíduos nessas regiões afetam significativamente os negócios, condição financeira e resultados de operações.

Riscos relacionados à terceirização de parte substancial das atividades da JSL de serviços dedicados à cadeia de suprimentos e de transporte de cargas gerais podem afetá-la adversamente.

A JSL responde integralmente, perante seus clientes, por eventuais falhas na prestação do serviço realizado por agregados e terceiros que contrata, e não pode garantir que o serviço prestado pelos mesmos apresente a mesma excelência daquele prestado por seus empregados. Também a descontinuidade da prestação de serviços por diversas empresas terceirizadas poderá afetar a qualidade e continuidade de seus negócios. Caso qualquer uma dessas hipóteses ocorra, a reputação e resultados da JSL poderão ser impactados adversamente, o que, consequentemente, afetaria a reputação e resultados da Companhia.

Além disso, na hipótese de uma ou mais empresas terceirizadas não cumprirem com suas obrigações trabalhistas, previdenciárias ou fiscais, a JSL será considerada subsidiariamente responsável e poderá ser obrigada a pagar tais valores aos empregados das empresas terceirizadas inadimplentes. A JSL não pode garantir que empregados de empresas terceirizadas não tentarão reconhecer vínculo empregatício com ela.

As atividades das controladas da Companhia dependem de seu relacionamento com seus fornecedores.

O sucesso das atividades das controladas da Companhia depende, em grande medida, da condição financeira, da reputação, do marketing, da estratégia gerencial e, principalmente, do relacionamento comercial das controladas da Companhia com tais fornecedores.

As atividades das controladas da Companhia relacionadas ao setor de locação de veículos, caminhões, máquinas e equipamentos agrícolas dependem de seu relacionamento com as montadoras desses ativos e fornecedores de peças para celebrar contratos de concessão, sem os quais as controladas da Companhia não podem revender ou prestar serviços de manutenção autorizada.

Adicionalmente, tendo em vista que os fornecedores de veículos, caminhões, máquinas e equipamentos agrícolas geralmente distribuem seus ativos com base nos históricos de venda e nos relacionamentos existentes entre fornecedores e concessionárias, e que o histórico de vendas depende da capacidade dos fornecedores das controladas de projetarem e produzirem ativos desejados pelo público, caso os ativos produzidos por seus fornecedores não tenham aceitação pelo

público, ou a capacidade das controladas da Companhia de consolidar estoque de ativos desejados pelo público reste prejudicada, seus resultados operacionais e financeiros podem ser afetados negativamente.

Caso as controladas da Companhia tenham desentendimentos comerciais com seus fornecedores e/ou caso os ativos produzidos por seus fornecedores não tenham aceitação pelo público, os resultados operacionais e financeiros da Companhia e de suas controladas podem ser afetados de forma adversa.

As controladas da Companhia podem não conseguir obter ou renovar suas licenças e alvarás para operação de seus estabelecimentos.

As controladas da Companhia dependem de diversos cadastros perante órgãos e autarquias da administração pública federal, estadual e municipal e também de licenças e alvarás para funcionamento.

Parte das licenças municipais de funcionamento e do corpo de bombeiros ainda está em processo de obtenção ou de renovação ou, ainda, estão para iniciar o processo para obtenção de tais licenças. Os alvarás de funcionamento e os alvarás do corpo de bombeiros em diversas localidades possuem prazo de validade e devem ser renovados de tempos em tempos, com ou sem o pagamento de taxas de renovação. As controladas da Companhia podem não ser capazes de obter todas as licenças, alvarás e autorizações necessárias ou, ainda, não obter as suas renovações de forma tempestiva. A não obtenção ou a não renovação de tais exigências pode resultar no fechamento, ainda que temporário, de seus estabelecimentos, bem como na aplicação de multas, o que impactaria negativamente a Companhia.

A busca de alternativas na forma de transporte pelos clientes das controladas da Companhia pode impactar adversamente a Companhia e suas controladas.

Aumentos significativos nos custos do transporte rodoviário, incluindo em tributos, fretes, pedágios, burocracias logísticas, entre outros, podem impactar clientes que utilizam a frota das controladas da Companhia como sua fonte de prestação de serviço. Caso esses clientes optem por alternativas de transporte, como por exemplo, ferroviário, náutico ou aéreo, os negócios das controladas da Companhia, sua condição financeira e/ou seu resultado operacional poderão sofrer um impacto negativo adverso, o que leva a um impacto negativo à Companhia.

As controladas da Companhia dependem de sistemas automatizados e informatizados.

As controladas da Companhia são dependentes de sistemas automatizados para operar os negócios. Além disso, a tecnologia da informação é essencial para manter o sistema de controles internos das controladas da Companhia. Adicionalmente, os sistemas de informação estão expostos a vírus, softwares nocivos e outros problemas que podem interferir inesperadamente na operação, além de falhas nos controles de segurança de rede que podem também afetar o desempenho, uma vez que os servidores estão vulneráveis a vírus, quebras ou panes, que podem resultar em interrupções, atrasos, perda de dados ou na incapacidade de aceitar e atender as reservas dos clientes. Qualquer interrupção nos sistemas ou sua infraestrutura subjacente poderia resultar em um efeito material adverso sobre os negócios como perdas financeiras, aumento dos custos e prejudicar de forma geral tais empresas.

Adicionalmente, os sistemas das controladas da Companhia podem sofrer violações resultando no acesso não autorizado, apropriação indébita de informações ou dados, supressão ou modificação de informações sobre clientes, ou ataques de negação de serviço ou outra interrupção das operações comerciais. Dado que as técnicas utilizadas para obter o acesso não autorizado e sistemas de sabotagem mudam constantemente e poderão não ser conhecidos até que sejam lançados contra as empresas ou seus prestadores de serviços terceirizados, as controladas poderão não ser capazes de antecipar ou implementar medidas adequadas para fornecer proteção contra esses ataques. Caso não seja possível evitar essas violações de segurança, as controladas poderiam estar sujeitas às obrigações legais e financeiras, suas reputações seriam prejudicadas e poderiam sofrer perda substancial de receita decorrente da perda de vendas e descontentamento dos clientes, o que impactaria negativamente a Companhia e seus resultados.

O valor de revenda de ativos utilizados nas operações da JSL, Vamos, Movida e CS Brasil é fundamental para o retorno esperado dos seus contratos.

O modelo de negócios da JSL S.A., Vamos Locação de Caminhões, Máquinas e Equipamentos S.A., da Movida Participações S.A. e CS Brasil Participações e Locações S.A. consiste em um ciclo que se inicia com a compra financiada de ativos a serem utilizados na prestação de serviços a seus clientes e sua posterior revenda ao final dos contratos. A precificação destes contratos leva em consideração a alienação do ativo ao término deste ciclo, sendo o seu volume e preço na revenda, determinantes para alcançarmos o retorno mínimo esperado de cada operação. A restrição ao crédito e aumento da taxa de juros, por exemplo, podem afetar direta ou indiretamente o mercado secundário desses ativos e reduzir de forma significativa a liquidez dos mesmos. A volatilidade de preços de mercado pode também reduzir o valor de revenda do ativo, criando um maior deságio em relação ao preço em que a Companhia o adquiriu. A Companhia não pode assegurar o comportamento do mercado na absorção destes ativos para a conclusão do seu ciclo de negócio, sendo que a piora em qualquer dessas variáveis, que dificultará a revenda dos ativos, pode afetar de forma adversa seus negócios.

Os resultados das controladas poderão ser afetados por erros no estabelecimento de preços em decorrência de falhas no cálculo da desvalorização estimada de sua frota em relação à sua desvalorização efetiva no futuro.

Os preços do segmento de locação de veículos, caminhões, máquinas e equipamentos inclui uma estimativa do valor futuro das vendas e, consequentemente, de sua depreciação efetiva (ou seja, custo de aquisição dos veículos, caminhões, máquinas e equipamentos menos o preço de venda da receita adicional obtida da venda menos despesas com vendas). Estimativas imprecisas da depreciação efetiva de veículos, caminhões, máquinas e equipamentos poderão afetar adversamente o negócio, situação financeira e resultados operacionais das controladas.

Como prestadores de serviços com ativos fixos relevantes, os resultados das controladas da Companhia dependem do volume de negócios com seus clientes.

Como prestadores de serviços com ativos fixos relevantes, os resultados das controladas da Companhia dependem do volume de negócios nas indústrias em que seus clientes atuam. Muitos dos acordos com seus clientes permitem a rescisão antecipada unilateral pelo cliente e/ou preveem a

renovação ou prorrogação do contrato ao critério exclusivo do cliente. Uma redução do volume de negócios resultaria em uma redução das margens operacionais das controladas da Companhia, devido à menor diluição de seus custos fixos. Caso os contratos com clientes sejam rescindidos ou não sejam renovados, ou caso a demanda pelos serviços das controladas da Companhia diminua, ou ainda, se seus clientes sofrerem efeitos econômicos adversos, a condição financeira e os resultados das controladas da Companhia serão impactados adversamente, principalmente em virtude do montante substancial de ativos imobilizados.

Algumas controladas da Companhia estão sujeitas ao risco de não renovação de contratos com seus clientes, bem como de rescisão antecipada dos contratos existentes.

O plano de negócios e estratégia de alguma das controladas da Companhia é baseado em contratos de longo prazo com clientes e a ampliação e diversificação desta carteira é um elemento importante na estratégia de negócios. Dessa forma, as controladas dependem da manutenção e renovação de contratos com seus clientes após seus respectivos vencimentos. Assim, a redução do nível de renovações por qualquer motivo, inclusive por crise econômica do setor, dificuldades financeiras do cliente, ou ainda outras circunstâncias alheias ao controle da Companhia, poderá resultar em uma redução de sua receita e afetar negativamente sua estratégia de crescimento. As controladas da Companhia não podem garantir que serão bem-sucedidas na renovação de todos ou parte significativa dos contratos celebrados com seus clientes, em termos razoáveis, bem como poderão migrar para outros concorrentes do mercado, ou que seus clientes não irão rescindir antecipadamente os contratos existentes, de forma a impactar a receita futura. A rescisão ou a não renovação de parte significativa dos contratos celebrados com seus clientes poderá resultar na redução da receita das controladas da Companhia e impactar adversamente seus negócios, condição financeira e seus resultados.

Algumas controladas da Companhia estão sujeitas às penalidades previstas na Lei de Licitações, tendo em vista que possui contratos celebrados com entidades da Administração Pública.

Algumas controladas da Companhia possuem contratos com entidades da Administração Pública. Estes contratos são regidos pelas normas da Lei nº 14.133/2021 ("Lei de Licitações"), a qual prevê o regramento para contratação com o Poder Público para prestação de serviços e aquisição de bens.

Desta forma, em caso de descumprimento das regras da forma de contratação (incluindo dos editais de licitação), bem como da violação de cláusulas contratuais, as controladas da Companhia estão sujeita às seguintes penalidades: (i) advertência; (ii) multa; (iii) impedimento de licitar e contratar com a Administração, por prazo não superior a três anos; (iv) declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a autoridade a penalidade; e (v) sanções cíveis cabíveis.

Adicionalmente, em caso de contratação com a Administração Pública por meio de inexigibilidade ou dispensa de licitação sem observar as formalidades pertinentes (e.g., processo de justificativa da contratação sem licitação pela entidade pública contratante), as controladas da Companhia estão sujeitas, além das penalidades indicadas acima, à responsabilização criminal dos indivíduos que comprovadamente concorreram para a consumação da ilegalidade e se beneficiaram da dispensa ou

inexigibilidade ilegal (artigo 337-H do Código Penal). Nessa situação, a pena aplicável aos responsáveis é a reclusão de 4 (quatro) a 8 (oito) anos, e multa.

Eventuais aplicações das penalidades indicadas acima podem ter efeito adverso relevante sobre a reputação da Companhia, bem como sobre sua condição financeira e resultados operacionais.

Os demais riscos advindos das controladas foram mencionados no item “a”.

(d) seus administradores

Decisões desfavoráveis ou desdobramentos de investigações em processos judiciais ou administrativos que envolvam administradores ou acionistas controladores da Companhia podem ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia.

Os membros do Conselho de Administração e da Diretoria ou acionistas controladores da Companhia podem vir a ser partes ou serem envolvidos e/ou requeridos a depor em processos administrativos e judiciais, incluindo processos nas esferas cível, criminal, tributária e/ou trabalhista, cuja instauração e/ou cujos resultados, caso desfavoráveis, podem vir a afetá-los negativamente, impactando negativamente a reputação da Companhia direta ou indiretamente, e eventualmente impossibilitando o exercício de suas funções na Companhia, sobretudo caso sejam condenados em processos de natureza criminal. A Companhia não pode prever se surgirão futuras investigações, desdobramentos de eventuais investigações em curso ou alegações envolvendo diretores ou membros do Conselho de Administração da Companhia. Eventuais investigações ou alegações desfavoráveis aos administradores da Companhia, bem como seus possíveis desdobramentos, poderão afetar adversamente a reputação, os negócios, a situação financeira e patrimonial da Companhia, bem como a cotação das ações da Companhia.

(e) seus fornecedores

Além dos riscos apresentados no item “c” acima, não há riscos relevantes envolvendo a Companhia cuja fonte sejam seus fornecedores.

(f) seus clientes

Além dos riscos apresentados no item “c” acima, não há riscos relevantes envolvendo a Companhia cuja fonte sejam seus clientes.

(g) setores da economia nos quais a Companhia atue

O governo federal exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Essa influência, bem como a conjuntura econômica e política brasileira, podem ter um efeito material adverso sobre a Companhia e suas controladas.

A economia brasileira tem sofrido intervenções frequentes por parte do governo federal que, por vezes, realiza modificações significativas em suas políticas e normas monetárias, creditícias, tarifárias, fiscais e outras, de modo a influenciar a economia brasileira.

As medidas tomadas pelo governo federal para controlar a inflação, além de outras políticas e normas, frequentemente implicam aumento das taxas de juros, mudança das políticas fiscais, controle de preços, intervenções no mercado de câmbio, controle de capital e limitação às importações, entre outras medidas.

A Companhia não tem controle e não pode prever quais medidas ou políticas o governo federal poderá adotar no futuro. A Companhia e suas controladas poderão vir a ser material e adversamente afetadas por modificações nas políticas ou normas que envolvam ou afetem certos fatores, tais como: expansão ou contração da economia brasileira, conforme medida pelas taxas de crescimento do PIB; inflação; taxas de câmbio; taxas de juros; aumento do desemprego; mudanças nas leis fiscais e tributárias; liquidez dos mercados financeiros e de capitais domésticos; restrições nas remessas de fundos ao

exterior; e outros fatores políticos, sociais e econômicos que venham a ocorrer no Brasil ou que o afetem.

A incerteza sobre a implementação de mudanças políticas ou regulatórias pelo governo brasileiro cria instabilidade na economia brasileira, aumentando a volatilidade do seu mercado de valores mobiliários.

Essas incertezas, a recessão com um período de lenta recuperação no Brasil e outros desenvolvimentos futuros na economia brasileira podem afetar adversamente as atividades da Companhia e de suas controladas e, conseqüentemente, seus resultados operacionais.

Riscos relacionados à situação da economia global poderão afetar a percepção do risco em outros países, especialmente nos Estados Unidos e mercados emergentes, o que poderá afetar negativamente a economia brasileira, inclusive por meio de oscilações nos mercados de valores mobiliários.

O crescimento da Companhia está atrelado ao mercado interno brasileiro, estando os negócios da Companhia bastante integrados às operações de seus clientes, distribuídos em diversos setores econômicos. A redução do ritmo de crescimento econômico do país, com retração da demanda no atacado e varejo, a redução de investimentos em bens de capital e infraestrutura, além do acirramento da concorrência no setor, podem afetar diretamente o resultado operacional e financeiro da Companhia.

Além disso, o valor de mercado de valores mobiliários de emissão de companhias brasileiras é influenciado, em diferentes graus, pelas condições econômicas e de mercado de outros países, inclusive economias desenvolvidas como Estados Unidos e certos países europeus, e emergentes. A reação dos investidores aos acontecimentos nesses outros países pode causar um efeito adverso sobre o valor de mercado dos valores mobiliários das companhias brasileiras, em especial, aqueles negociados em bolsas de valores. Qualquer aumento nas taxas de juros de outros países, especialmente os Estados Unidos, pode reduzir a liquidez global e o interesse dos investidores nos mercados de capitais brasileiros.

Ainda, crises ou acontecimentos relevantes de diversas naturezas em outros países e outros mercados de capitais podem reduzir o interesse dos investidores nos valores mobiliários das companhias brasileiras, inclusive os valores mobiliários de emissão da Companhia e o seu respectivo preço de negociação. Dentre estes, podemos citar surtos de vírus e epidemias de alcance global, neste último caso em razão das medidas adotadas em relação a elas, como por exemplo restrições à circulação de bens e pessoas, quarentena de pessoas que transitaram por áreas de maior risco, cancelamento ou adiamento de eventos públicos, suspensão de operações comerciais, fechamento de estabelecimentos abertos ao público, entre outras medidas mais ou menos severas. Estes fatores podem afetar as decisões de investimento e poupança, ademais, dificultar ou impedir totalmente o acesso da Companhia aos mercados de capitais e ao financiamento de suas operações no futuro em termos aceitáveis.

A variação de condições macroeconômicas pode impactar de forma adversa a atividade de comercialização de automóveis das controladas da Companhia.

A atividade econômica de algumas das controladas da Companhia depende da comercialização de automóveis e veículos pesados, novos e usados, o que exige um alto investimento de capital e que é

extremamente sensível às condições de mercado, de modo que eventos macroeconômicos que estão além do controle e da capacidade preditiva da Companhia e de suas controladas podem influenciar variáveis macroeconômicas capazes de impactar de forma adversa as perspectivas da Companhia.

Entre os eventos macroeconômicos possíveis cabe citar, à título exemplificativo, mas não exaustivo, alguns eventos que impactam de forma negativa a demanda, tais como: a elevação da taxa básica de juros, a (in)disponibilidade de crédito ao consumidor, cenários de inflação, elevação da carga tributária ao consumidor, entre outros eventos que acarretem na diminuição do poder de consumo.

A falta de conservação de parte das rodovias brasileiras pode afetar adversamente o custo de serviço de transporte.

Grande parte dos custos e despesas das controladas da Companhia refere-se à manutenção e depreciação de suas frotas. A falta de conservação de parte das rodovias brasileiras pode causar avarias aos veículos, maior tempo em trânsito, gasto adicional de combustível, desgaste prematuro de pneus e até perda de carga, ocasionando o aumento das despesas com manutenção e tempo de inoperância, redução do nível de serviço e valor residual dos ativos menor do que o previsto, o que poderá impactar adversamente de forma relevante a condição financeira e os resultados das controladas da Companhia.

Despesas com indenizações de qualquer natureza, acidentes, roubos e outras reclamações podem afetar significativamente os resultados operacionais das controladas da Companhia.

Acidentes no setor logístico de transporte rodoviário são relativamente comuns e as consequências imprevisíveis. Qualquer aumento significativo na frequência e gravidade dos acidentes, perdas ou avarias de cargas, roubos de carga, indenizações a trabalhadores (incluindo indenizações de natureza trabalhista) ou terceiros ou desenvolvimento desfavorável de reclamações pode ter um efeito adverso relevante nos resultados operacionais e condição financeira das controladas da Companhia. Ainda, existem determinados tipos de riscos que podem não estar cobertos pelas apólices de seguros contratadas (tais como guerra, caso fortuito e força maior ou interrupção de certas atividades).

Na hipótese de ocorrência de quaisquer eventos não cobertos, as controladas da Companhia podem incorrer em custos adicionais para a recomposição ou reforma do bem atingido. Adicionalmente, não é possível garantir que, mesmo na hipótese da ocorrência de um sinistro coberto pelas apólices, o pagamento do seguro será suficiente para cobrir os danos decorrentes de tal sinistro.

Por fim, despesas futuras com seguros e reclamações podem exceder níveis históricos, afetando de forma relevante os resultados das controladas da Companhia, dificultando assim a habilidade de contratar as apólices de seguros necessárias às atividades das controladas da Companhia com as respectivas seguradoras.

A substancial competição, principalmente de outros prestadores de serviços de gestão logística, pode prejudicar o desenvolvimento das atividades das controladas da Companhia.

O segmento da Companhia é altamente competitivo e fragmentado. Há competição com diversos concorrentes formais e informais no segmento de provedores de serviços logísticos, inclusive com prestadores de serviços em operações de outros modais. A competição resulta fundamentalmente na

redução das margens nos segmentos de atuação. Caso a Companhia e suas controladas não sejam capazes de atender à demanda de serviços e preços de seus clientes da mesma forma que seus concorrentes, os resultados da Companhia e de suas controladas poderão ser adversamente afetados de forma relevante.

A forte concorrência nacional e internacional no setor de comercialização de automóveis e autopeças pode afetar os resultados operacionais das controladas da Companhia.

O setor de venda de veículos e autopeças possui forte concorrência nos âmbitos nacional e internacional, de modo que os resultados operacionais e financeiros da Companhia e de suas controladas podem ser afetados por fatores políticos e econômicos que influenciem as condições concorrenciais do setor, tais como alterações da carga tributária, principalmente por meio da majoração das alíquotas de impostos sobre produtos industrializados e da criação de tributos temporários, alterações das taxas de juros, flutuações da taxa de câmbio, concessão de benefícios a importadores, diminuição de barreiras alfandegárias para produtos provenientes de determinados países, modificação legislativas, entre outros.

A forte concorrência nos segmentos de aluguel de carros e de gestão de frotas pode afetar os resultados operacionais das controladas da Companhia.

Os segmentos de aluguel de carros e terceirização de frotas são altamente competitivos e pulverizados. Segundo a Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis, em 2025 o setor de locação de veículos contava com 31.487 locadoras. O segmento de gestão de frotas tem poucas barreiras de entrada e as tarifas de locação consistem em um dos fatores importantes na decisão de contratação destes serviços pelos clientes. O ambiente altamente competitivo e as estratégias de crescimento dos competidores podem afetar de forma material o resultado operacional das controladas da Companhia.

(h) regulação dos setores em que a Companhia atue

Mudanças na legislação fiscal podem resultar em aumentos em determinados tributos diretos e indiretos.

As autoridades fiscais brasileiras implementam regularmente mudanças no regime tributário que podem afetar a Companhia e, por fim, a demanda dos clientes por seus produtos e serviços. Essas medidas incluem mudanças nas alíquotas vigentes e, ocasionalmente, a criação de tributos temporários ou permanentes. Algumas dessas mudanças podem aumentar, direta ou indiretamente, sua carga tributária, o que pode aumentar os preços que cobram por seus produtos e serviços, restringir suas respectivas capacidades de fazer negócios e, portanto, impactar de maneira material e adversa seus negócios e resultados operacionais e financeiros.

A título exemplificativo, citamos a recente instituição da Contribuição sobre Bens e Serviços (“CBS”), do Imposto sobre Bens e Serviços (“IBS”) e do Imposto Seletivo (“IS”), no âmbito da reforma tributária dos tributos sobre o consumo (“Reforma Tributária”), bem como discussões sobre a possibilidade de instituição de empréstimo compulsório e contribuição sobre transações financeiras. Adicionalmente, foram retomadas discussões sobre a revogação da isenção de imposto de renda sobre a distribuição de dividendos.

Especificamente sobre a Reforma Tributária, a Emenda Constitucional 132/2023 ("EC 132/23") implementou alterações relevantes no ordenamento jurídico relativo aos tributos indiretos e estabeleceu a substituição gradativa de tributos federais, estaduais e municipais, pela CBS, IBS e IS. Na esfera federal, a CBS e o IS substituirão a Contribuição para o Programa de Integração Social ("PIS"), a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social ("COFINS") e o Imposto sobre Produtos Industrializados ("IPI"). Já nas esferas estadual e municipal, o IBS substituirá o Imposto sobre Circulação de Mercadorias ("ICMS") e o Imposto sobre Serviços ("ISS"), respectivamente. Há um período de transição que terá início em 2026 e se estende até 2033 para substituição completa dos tributos atualmente existentes pelos novos tributos trazidos pela EC 132/23. Durante a transição, os tributos atualmente existentes coexistirão com a CBS, com o IBS e com o IS.

Em 16.1.2025, foi editada a Lei Complementar nº 214 ("LC 214"), que institui e regulamenta o IBS, a CBS e o IS. De modo geral, a LC 214 estabelece as diretrizes gerais de incidência desses tributos, como, por exemplo, fatos geradores, bases de cálculo, hipóteses de não incidência e sujeitos passivos, imunidades, regimes específicos, diferenciados ou favorecidos de tributação e regras de não cumulatividade e creditamento.

Não há, até o momento, a definição exata das alíquotas dos tributos instituídos pela Reforma Tributária, pois tal definição ainda depende de estudos específicos do Governo Federal, além da edição de lei específica dos Estados e Municípios. Não obstante, ao fixar sua alíquota, cada ente federativo poderá vinculá-la à alíquota de referência da respectiva esfera federativa (alíquota-padrão), por meio de acréscimo ou decréscimo de pontos percentuais ou defini-la sem vinculação à alíquota de referência da respectiva esfera federativa. De acordo com a LC 214, as alíquotas de referência serão fixadas por resolução do Senado Federal: (i) para a CBS, de 2027 a 2035; (ii) para o IBS, de 2029 a 2035; e (iii) para o IBS e a CBS, após 2035, as vigentes no ano anterior.

Adicionalmente à Reforma Tributária, foram publicados em 22.5.2025 e 23.5.2025, em edições extras do Diário Oficial da União, os Decretos nºs 12.466 e 12.467, com o objetivo de introduzir modificações relevantes no Decreto 6.306/2007, que regulamenta a incidência do Imposto sobre Operações Financeiras ("IOF"). Dentre as diversas alterações promovidas pelos Decretos 12.466 e 12.467, destacamos a majoração do IOF sobre certas operações de câmbio para 3,5% (como, por exemplo, no caso de empréstimos de curto prazo), a majoração das alíquotas diárias aplicáveis a operações de crédito em que o mutuário seja pessoa jurídica, a equiparação da operação de antecipação de pagamentos a fornecedores e demais financiamentos a fornecedores ("forfait" ou "risco sacado") a uma operação de crédito, dentre outras mudanças relevantes.

Além disso, há a perspectiva no mercado de que mudanças sejam aprovadas em relação ao IRPJ e à CSLL, no que deverá ser a "segunda fase" da Reforma Tributária. Projetos de Lei antigos, como o Projeto de Lei nº 2.337/2021 poderão voltar a tramitar ou novos projetos podem ser apresentados. Já está em tramitação o Projeto de Lei nº 1087/2025 que traz mudanças específicas para o Imposto sobre a Renda da Pessoa Física ("IRPF") e que, em alguma medida, impõe uma tributação mínima para pessoas físicas que auferem altas rendas.

A implementação dessas e de novas alterações na legislação tributária está sujeita ao processo legislativo, o qual inclui avaliação, votação, veto e emendas, todos realizados pelo Poder Legislativo, por meio do Congresso Nacional, e pelo Poder Executivo, na figura do Presidente da República. Por isso, não é possível determinar, desde logo, quais propostas de modificação serão efetivamente implementadas e como elas podem vir a afetar direta ou indiretamente os negócios e resultados da Companhia.

Quaisquer mudanças na legislação e regulamentação tributária, que alterem os tributos aplicáveis, benefícios fiscais ou regimes especiais da Companhia, durante ou após seus prazos de vigência, os negócios e resultados da Companhia poderão ser direta ou indiretamente afetados, e a Companhia poderá não ser capaz de manter o fluxo de caixa projetado e rentabilidade após quaisquer aumentos nos tributos brasileiros aplicáveis às suas operações.

Além disso, novas pandemias, como a pandemia da COVID-19 e a decretação do estado de calamidade pública, podem resultar em impactos socioeconômicos de longo alcance, incluindo uma possível queda da arrecadação no país e uma elevação da demanda por gastos públicos em setores fundamentais. Nesse cenário, os Governos Federal, Estadual e Municipal poderão promover alterações legislativas para impor, ainda que temporariamente, tratamento tributário mais oneroso às atividades da Companhia. Tais medidas, se concretizadas, poderão afetar adversamente os negócios e resultados operacionais da Companhia.

Ademais, certas leis tributárias podem estar sujeitas a interpretações controversas pelas autoridades fiscais. No caso de as autoridades fiscais interpretarem as leis tributárias de maneira inconsistente com as interpretações da Companhia, as empresas poderão ser adversamente afetadas, inclusive pela cobrança de tributos, acréscimos de juros e multa, sem prejuízo de multas pelo descumprimento de obrigações acessórias. Inclusive, seus resultados poderão ser adversamente impactados por modificações nas práticas contábeis adotadas no Brasil, bem como nas normas internacionais de relatório financeiro.

Não é possível saber, na data deste Formulário de Referência, quais serão os efeitos efetivos da Reforma Tributária em andamento ou se novas leis tributárias implicarão alteração no atual regime tributário e carga tributária a que se submete a Companhia. Caso essas mudanças aumentem, direta ou indiretamente, a carga tributária sobre a Companhia pode aumentar de forma relevante, impactando material e adversamente os seus negócios e resultados operacionais

(i) países estrangeiros onde a Companhia e suas controladas atuem

As controladas JSL (Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, Bolívia, Peru, Gana e África do Sul), Movida (Portugal) e Vamos (México) possuem operações em países estrangeiros que representaram menos de 5% do faturamento de cada empresa, com receitas e custos relacionados a essas operações em moedas estrangeiras, estando, portanto, exposta a variação cambial bem como a regulações, legislações, políticas governamentais e estatais locais.

(j) questões sociais

A Companhia está sujeita a obrigações relativas ao respeito aos direitos humanos de todos os stakeholders, que podem fazer com que a Companhia incorra em custos adicionais, bem como em contingências significativas referentes a questões sociais.

A exposição a riscos sociais varia de acordo com as características específicas de cada companhia, do seu setor de atuação e de sua localização geográfica, de forma que cada empresa deverá considerar tais peculiaridades para definir os riscos sociais considerados materiais, segundo sua estratégia e modelo de negócios. De forma geral, os riscos sociais decorrem dos potenciais e efetivos impactos adversos de suas atividades empresariais nos direitos humanos de todos os stakeholders envolvidos em sua operação, incluindo seus próprios funcionários, consumidores, fornecedores, investidores e comunidade local onde a Companhia atua, sendo estes conectados direta ou indiretamente às suas atividades.

Caso as providências adotadas pela Companhia para prevenir e administrar os riscos sociais não sejam suficientes para mitigá-los, ela consequentemente estará exposta a riscos legais, regulatórios, operacionais e reputacionais, os quais podem se materializar de diferentes maneiras.

A Companhia também deve garantir condições dignas de trabalho aos seus empregados, zelando por sua saúde, segurança e bem-estar e assegurando seu direito de associação e participação em entidades sindicais, em conformidade com leis e regulamentos locais, respeitando os direitos humanos. Um local de trabalho identificado como perigosos, hostil ou discriminatório pode resultar em contingências legais e inibir a capacidade da Companhia de atrair e reter talentos, negociar junto a entidades associativas e sindicais, prevenir incidentes de saúde e segurança do trabalho, e impulsionar a inovação.

No mesmo sentido, se a Companhia não tomar iniciativas bem estruturadas e integradas ao planejamento de longo prazo para fomentar a diversidade, equidade e inclusão, tanto no seu quadro de funcionários quanto na composição dos órgãos estatutários e da liderança, poderá sofrer questionamentos, inclusive em sede judicial, acerca da ausência de metas claras e ações efetivas nesse âmbito.

Não há nenhuma garantia de que a Companhia conseguirá realizar o gerenciamento adequado dos riscos sociais acima apontados atendendo a todos os parâmetros e diretrizes nacionais e internacionais o que, consequentemente, pode eventualmente prejudicar os resultados operacionais e a reputação da Companhia.

(k) questões ambientais

As operações da Companhia e suas controladas estão sujeitas à ampla legislação ambiental, cujo descumprimento pode incorrer em significativos riscos financeiros, operacionais, reputacionais e regulatórios referentes a questões ambientais para a Companhia.

As operações da Companhia e suas controladas estão sujeitas a uma ampla variedade de leis e regulamentos ambientais federais, estaduais e municipais, relacionados às licenças ou autorizações necessárias ao desenvolvimento dos negócios da Companhia e suas controladas no que tange à instalação e operação de empreendimentos e atividades, uso de recursos hídricos, gerenciamento de resíduos sólidos, supressão de vegetação, impacto em áreas protegidas, uso de produto ou matéria-prima florestal, dentre outros aspectos possivelmente relacionados às suas atividades.

As atividades da Companhia e suas controladas requerem a obtenção e renovação constantes de licenças e autorizações ambientais, das quais dependem a instalação e operação das atividades e dos empreendimentos considerados pelo órgão ambiental competente como potencialmente poluidores ao meio ambiente. Dificuldades técnicas, descumprimento da legislação ambiental relacionada e das condicionantes técnicas estabelecidas nas licenças e autorizações ambientais podem ter efeitos prejudiciais aos negócios da Companhia e suas controladas, uma vez que podem sujeitá-las à imposição de diversas sanções administrativas (tais quais multas simples ou sucessivas, interrupção ou suspensão das atividades, embargo ou fechamento de empreendimentos, revogação de licenças e autorizações, conforme aplicável), ao pagamento de custos para recuperação de áreas degradadas e regularização ambiental (decorrentes de compensação ambiental e embargo, por exemplo), bem como à responsabilização nas esferas civil, administrativa e penal, conforme o caso. Não há nenhuma garantia de que a Companhia e suas controladas, mesmo adotando práticas e processos adequados, não incorrerá em responsabilidade ambiental ou de que essas leis e regulamentos ambientais aplicáveis não mudarão ou tornar-se-ão mais rigorosos no futuro. Nesse sentido, o descumprimento da legislação aplicável e das condicionantes técnicas estabelecidas nas licenças e autorizações pode prejudicar a reputação, os resultados operacionais e a saúde financeira da Companhia e suas controladas.

Como o escrutínio das autoridades ambientais, da sociedade e dos investidores quanto ao cumprimento pela Companhia e suas controladas da legislação ambiental nas diversas esferas federativas tem se tornado cada vez mais rigoroso, os custos da Companhia e suas controladas para cumprir as exigências ambientais e reparar possíveis danos podem aumentar substancialmente no futuro. Ademais, os processos relativos ao *compliance* ambiental podem se tornar mais complexos.

Desastres naturais poderiam interromper as operações da Companhia e suas controladas.

A economia de países nos quais a Companhia e suas controladas possuem operações, bem como suas atividades comerciais e resultados operacionais poderão ser prejudicados devido a riscos naturais (tais como enchentes e incêndios, por exemplo), que podem afetar ou interromper as operações da Companhia e suas controladas e de seus fornecedores, afetar o preço ou a disponibilidade de determinados insumos ou commodities necessários para os produtos da Companhia e suas controladas, bem como outras ações podem resultar em complicações generalizadas significativas no comércio e na capacidade das empresas, incluindo a Companhia e suas controladas, de operar normalmente. Tais complicações podem resultar em redução na atividade econômica e confiança empresarial, tanto no mercado brasileiro quanto internacionalmente.

(I) questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

Mudanças climáticas, ou medidas legais, regulamentares ou de mercado para enfrentar as mudanças climáticas, podem afetar negativamente os negócios ou operações da Companhia.

Há uma preocupação crescente sobre os impactos adversos causados pelas emissões de dióxido de carbono e de outros gases de efeito estufa na atmosfera, o que incluem riscos que podem ser classificados como de transição ou físicos:

Riscos de transição: são aqueles que surgem no processo de ajustamento para uma economia de baixo carbono e são classificados em regulatórios e tecnológicos. Se destacam: implantação de

mecanismos de precificação de carbono; riscos emergentes relacionados à criação de mecanismos legais limitando o consumo de combustíveis fósseis e/ou estabelecimento de limites de emissão para os setores das empresas controladas.

Riscos físicos: são riscos relacionados às alterações climáticas, podem ser riscos agudos (aumento da gravidade e frequência de eventos climáticos extremos, como ciclones e inundações) e crônicos (mudanças nos padrões de precipitação; extrema variabilidade nos padrões climáticos e; temperaturas médias crescentes).

Diante dos riscos e considerando as expectativas públicas para redução das emissões de gases de efeito estufa, pode-se ter como resultado o aumento do custo da energia, transporte e matérias-primas e, conseqüentemente, investimentos adicionais pela Companhia em instalações e equipamentos com menor potencial de emissão de carbono ou como forma de adaptação ao cenário de mudanças climáticas. Assim, os efeitos das mudanças climáticas poderiam causar impactos materiais adversos de longo prazo nos negócios e resultados operacionais da Companhia.

(m) outras questões não compreendidas nos itens anteriores

O governo federal exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Essa influência, bem como a conjuntura econômica e política brasileira, podem ter um efeito material adverso sobre a Companhia e suas controladas.

A economia brasileira tem sofrido intervenções frequentes por parte do governo federal que, por vezes, realiza modificações significativas em suas políticas e normas monetárias, creditícias, tarifárias, fiscais e outras, de modo a influenciar a economia brasileira. As medidas tomadas pelo governo federal para controlar a inflação, além de outras políticas e normas, frequentemente implicam aumento das taxas de juros, mudança das políticas fiscais, controle de preços, intervenções no mercado de câmbio, controle de capital e limitação às importações, entre outras medidas. A Companhia não tem controle e não pode prever quais medidas ou políticas o governo federal poderá adotar no futuro. A Companhia e suas controladas poderão vir a ser material e adversamente afetadas por modificações nas políticas ou normas que envolvam ou afetem certos fatores, tais como:

- expansão ou contração da economia brasileira, conforme medida pelas taxas de crescimento do PIB;
- inflação;
- taxas de câmbio;
- taxas de juros;
- aumento do desemprego;
- mudanças nas leis fiscais e tributárias;
- liquidez dos mercados financeiros e de capitais domésticos;
- restrições nas remessas de fundos ao exterior; e
- outros fatores políticos, sociais e econômicos que venham a ocorrer no Brasil ou que o afetem.

A incerteza sobre a implementação de mudanças políticas ou regulatórias pelo governo brasileiro cria instabilidade na economia brasileira, aumentando a volatilidade do seu mercado de valores mobiliários. Essas incertezas, a recessão com um período de lenta recuperação no Brasil e outros

desenvolvimentos futuros na economia brasileira podem afetar adversamente as atividades da Companhia e de suas controladas e, conseqüentemente, seus resultados operacionais.

A inflação e os esforços governamentais para combatê-la podem contribuir para um cenário de incerteza econômica, afetando adversamente a Companhia.

No passado, o Brasil registrou altas taxas de inflação, que tiveram, em conjunto com determinadas ações tomadas pelo governo brasileiro para combatê-la e especulações sobre quais medidas seriam adotadas, efeitos negativos sobre a economia brasileira. As taxas de inflação foram de 4,83% em 2024, 4,62% em 2023 e 5,79% em 2022, conforme medida pelo IPCA. As medidas adotadas pelo governo brasileiro para o controle inflacionário incluíram a manutenção de rígidas políticas monetárias com elevadas taxas de juros, conseqüentemente restringindo a disponibilidade de crédito e reduzindo o crescimento econômico. O COPOM frequentemente ajusta a taxa de juros em situações de incerteza econômica para atingir metas estabelecidas na política econômica do governo brasileiro. A inflação, bem como as medidas governamentais para combatê-la e a especulação pública sobre possíveis medidas governamentais futuras, tem produzido efeitos negativos relevantes sobre a economia brasileira e contribuído para a incerteza econômica no Brasil, aumentando a volatilidade do mercado de capitais brasileiro, o que pode causar um efeito adverso sobre a Companhia.

Quaisquer medidas tomadas pelo governo brasileiro no futuro, incluindo a redução nas taxas de juros, intervenção no mercado de câmbio e a implementação de mecanismos para ajustar ou determinar o valor do real, podem desencadear inflação, afetando adversamente o desempenho geral da economia brasileira. Se o Brasil enfrentar inflação alta no futuro, a Companhia e suas controladas podem não ser capazes de ajustar os preços que cobram de seus clientes para compensar os efeitos da inflação em suas estruturas de custos, o que poderia aumentar os custos e reduzir as margens operacionais e líquidas.

Além disso, no caso de aumento da inflação, o governo brasileiro pode optar por aumentar significativamente as taxas de juros. O aumento nas taxas de juros pode afetar não apenas o custo de novos empréstimos e financiamentos, mas também o custo do endividamento atual da Companhia e de suas controladas, bem como seus caixas e equivalentes a caixa, títulos e valores mobiliários e contratos de arrendamento a pagar, que estão sujeitos a taxas de juros.

Dessa forma, a flutuação nas taxas de juros brasileiras e a inflação podem afetar adversamente a Companhia e suas controladas por terem empréstimos e financiamentos indexados à variação do CDI e às taxas oficiais de juros de longo prazo (TJLP). Por outro lado, uma redução significativa nas taxas de CDI, TJLP ou inflação pode afetar adversamente a receita das aplicações financeiras da Companhia e de suas controladas.

A instabilidade cambial pode prejudicar a economia brasileira e, conseqüentemente, a Companhia.

A moeda brasileira tem sofrido forte oscilação com relação ao Dólar e outras moedas fortes ao longo das últimas quatro décadas. Durante todo esse período, o Governo Federal implementou diversos planos econômicos e utilizou diversas políticas cambiais, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas, sistemas de mercado de câmbio flutuante, controles cambiais e mercado de câmbio duplo. Desde 1999, o Brasil adotou um sistema de câmbio flutuante com

intervenções do Banco Central na compra ou venda de moeda estrangeira. De tempos em tempos, houve flutuações significativas da taxa de câmbio entre o Real e o Dólar e outras moedas.

O Real depreciou 21,8% frente ao dólar em 2024 e teve apreciação de 8,08% em 2023, e 5,2% em 2022. Não se pode assegurar que a desvalorização ou a valorização do Real frente ao Dólar e outras moedas não terá um efeito adverso para as atividades da Companhia.

A desvalorização do Real pode criar pressões inflacionárias adicionais no Brasil e acarretar aumentos das taxas de juros, podendo afetar de modo negativo a economia brasileira como um todo e os resultados da Companhia, por conta da retração no consumo e do aumento dos custos da Companhia. Por outro lado, a valorização do Real pode levar à deterioração das contas correntes do país e da balança de pagamentos, bem como a um enfraquecimento no crescimento do produto interno bruto gerado pela exportação. A Companhia não exerce quaisquer influências sobre a política cambial adotada no Brasil e nem dispõe da capacidade de prevê-la. O negócio, situação financeira, resultados operacionais e perspectivas da Companhia poderão ser afetados negativamente por mudanças em tais políticas cambiais.

O surto de doenças transmissíveis em todo o mundo pode levar a uma maior volatilidade no mercado de capitais global e resultar em pressão negativa sobre a economia mundial e a economia brasileira, impactando o mercado de negociação das ações de emissão da Companhia.

Surtos de doenças que afetem o comportamento das pessoas, como do coronavírus causador da COVID-19, a Varíola dos Macacos, o Zika, o Ebola, a gripe aviária, a febre aftosa, a gripe suína, a Síndrome Respiratória no Oriente Médio ou MERS e a Síndrome Respiratória Aguda Grave ou SARS, podem ter um impacto adverso relevante no mercado de capitais global, nas indústrias mundiais, na economia mundial e brasileira, nos resultados da Companhia e nas ações de sua emissão.

Em 11 de março de 2020, a OMS decretou a pandemia da COVID-19, cabendo aos países membros estabelecerem as melhores práticas para as ações preventivas e de tratamento aos infectados. Como consequência, o surto da COVID-19 resultou em medidas restritivas relacionadas ao fluxo de pessoas impostas pelos governos de diversos países em face da ampla e corrente disseminação do vírus, incluindo quarentena e lockdown ao redor do mundo. Como consequência de tais medidas, os países impuseram restrições às viagens e transportes públicos, fechamento prolongado de locais de trabalho, interrupções na cadeia de suprimentos, fechamento do comércio e redução de consumo de uma maneira geral pela população, o que pode resultar na volatilidade no preço de matérias-primas e outros insumos, fatores que conjuntamente exercem um efeito adverso relevante na economia global e na economia brasileira.

Qualquer mudança material nos mercados financeiros ou na economia brasileira como resultado desses eventos mundiais pode diminuir o interesse de investidores nacionais e estrangeiros em valores mobiliários de emissores brasileiros, incluindo os valores mobiliários de emissão da Companhia, o que pode afetar adversamente o preço de mercado de tais valores mobiliários, dificultar o acesso ao mercado de capitais e financiamento das operações da Companhia no futuro em termos aceitáveis.

A instabilidade política tem afetado adversamente a econômica brasileira, e pode vir a impactar os negócios da Companhia e o preço de negociação de suas ações.

O ambiente político brasileiro influenciou historicamente e continua influenciando o desempenho da economia do país. As crises políticas afetaram e continuam afetando a confiança dos investidores e do público em geral, resultando em desaceleração econômica e aumento da volatilidade dos títulos emitidos por empresas brasileiras.

A incerteza política e econômica e quaisquer novas políticas ou mudanças nas políticas atuais podem ter um efeito adverso relevante sobre os negócios, resultados operacionais, situação financeira e perspectivas da Companhia. A incerteza sobre se o governo brasileiro implementará mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para aumentar a volatilidade dos títulos emitidos no exterior por empresas brasileiras. Historicamente, o cenário político no Brasil influenciou o desempenho da economia brasileira. Em particular, crises políticas afetaram a confiança dos investidores e do público em geral, o que afetou adversamente o desenvolvimento econômico no Brasil.

Devido à recente eleição e troca de governo, há incertezas costumeiras quanto à adoção de novas políticas, o que afeta a disposição dos investidores e pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil.

4.2 - Indicar os 5 (cinco) principais fatores de risco, dentre aqueles enumerados no campo 4.1, independentemente da categoria em que estejam inseridos

A Companhia é uma sociedade holding e depende dos resultados de suas subsidiárias.

A Companhia é uma sociedade de participação (*holding*) e depende dos resultados de suas subsidiárias. Os resultados da Companhia e a sua capacidade de distribuir dividendos aos seus acionistas dependem das operações, do fluxo de caixa e dos lucros de suas subsidiárias.

A Companhia pode ser incapaz de implementar com sucesso a sua estratégia de crescimento (*comerciais, financeiros, operacionais, etc.*)

A capacidade de crescimento da Companhia ou de suas subsidiárias depende de diversos fatores, incluindo: (a) a habilidade de identificar e realizar de forma satisfatória oportunidades de investimentos; (b) a capacidade de financiar investimentos (seja por meio de endividamento ou não); e (c) o aumento da capacidade operacional para suas operações de investimentos. Um desempenho insatisfatório da Companhia no que tange aos referidos fatores, entre outros, seja originado por dificuldades competitivas ou fatores de custo ou ainda limitação à capacidade de fazer investimentos, pode limitar a implementação com sucesso da sua estratégia de crescimento. É possível que, para a implementação de sua estratégia de crescimento, a Companhia precise financiar seus novos investimentos por meio de endividamentos adicionais.

O crescimento e a expansão da Companhia poderão requerer adaptações da estrutura operacional da Companhia. Os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia poderão vir a ser adversamente afetados se a Companhia não responder de modo rápido e adequado a tal expansão e necessidade de adaptação.

O financiamento da estratégia de crescimento da Companhia requer capital intensivo de longo prazo.

A competitividade e a implementação da estratégia de crescimento da Companhia dependem de sua capacidade de fazer investimentos e expandir suas atividades. Para financiar esse crescimento, a Companhia depende do seu desempenho operacional e o de suas subsidiárias, além da sua capacidade da obtenção de financiamentos de longo prazo. Não é possível garantir que a Companhia será capaz de obter financiamento suficiente para custear a totalidade dos investimentos previstos em seu plano de negócios atual e para financiar sua estratégia de expansão. Além disso, não é possível garantir que tais financiamentos, inclusive via emissões de dívidas e/ou operações securitizadas, serão obtidos em custos ou com taxas de desconto razoáveis. Adicionalmente, condições macroeconômicas adversas, condições específicas da indústria em que a Companhia atua, desempenho operacional das subsidiárias da Companhia ou outros fatores externos ao ambiente de negócios da Companhia, poderá afetar de forma adversa seu crescimento.

Caso a capacidade da Companhia de captar recursos para financiamento de suas atividades ou para a sua expansão seja afetada, poderá haver impacto negativo na competitividade da Companhia, o que pode afetar negativamente os negócios, resultados e, conseqüentemente, a condição financeira da Companhia.

A indústria automotiva é sensível às mudanças das condições econômicas e a vários outros fatores. Essas condições mutáveis são difíceis de prever e podem ter consequências financeiras significativas nas controladas.

A indústria automotiva, e especialmente a venda de novas unidades de veículos, é influenciada pelas condições econômicas gerais, especialmente, mas não limitado, (i) a confiança do consumidor, (ii) o nível de gastos pessoais discricionários, (iii) as taxas de juros, de inflação e de câmbio, (iv) os preços dos combustíveis, (v) as taxas de desemprego, (vi) a disponibilidade de crédito, (vii) os padrões de emissões automotivas e de economia de combustível, (viii) o nível de capacidade de produção dos fabricantes, (ix) os incentivos dos fabricantes e a reação dos consumidores a tais incentivos, (x) a intensa concorrência da indústria, (xi) pandemias, (xii) acessibilidade e inovação, (xiii) quantidade de consumidores cujos contratos de locação de veículos estão expirando e a duração dos financiamentos ao consumidor sobre os veículos existentes. Durante as crises econômicas, as vendas de veículos novos e seminovos normalmente passam por períodos de declínio, caracterizados por excesso de oferta e demanda fraca. O ambiente de negócios pode se tornar mais difícil se houver uma desaceleração econômica, um endurecimento dos mercados de crédito e dos padrões de crédito e volatilidade na preferência do consumidor em torno de veículos eficientes em termos de combustível em resposta à volatilidade dos preços do combustível. Como resultado, a indústria automotiva tem experimentado periodicamente, e poderia experimentar no futuro, um declínio nas vendas e margens de lucro dos veículos. A imposição de novas tarifas, quotas, impostos ou outras restrições ou limitações poderia aumentar os preços de veículos e/ou peças importadas e impactar negativamente a demanda por tais veículos e/ou peças. As vendas de veículos, serviços e negócios pós-venda também podem ser adversamente afetadas por mudanças na indústria automotiva impulsionadas por novas tecnologias, canais de distribuição ou produtos, incluindo aplicativos, serviços de assinatura, veículos autônomos e elétricos, e tecnologia para evitar acidentes.

As mudanças nas taxas de juros podem ter um impacto significativo nas vendas de veículos novos e seminovos e na acessibilidade dos veículos devido à relação direta entre taxas e pagamentos mensais de empréstimos, um fator crítico para muitos compradores de veículos devido ao impacto que as taxas de juros têm sobre a capacidade de empréstimo e a renda disponível dos clientes.

O custo líquido de transporte de estoque das concessionárias das controladas pode aumentar devido a mudanças nas taxas de juros, nos níveis de estoque e na assistência do fabricante. Um aumento significativo nas taxas de juros pode ter um efeito adverso material nos negócios, condição financeira, resultados de operações e/ou fluxos de caixa.

Os preços dos combustíveis têm permanecido voláteis e podem continuar a afetar as preferências dos consumidores em relação à compra de veículos. O aumento dos preços dos combustíveis pode tornar os consumidores menos propensos a comprar veículos maiores e mais caros, tais como veículos utilitários esportivos ou automóveis de luxo, e mais propensos a comprar veículos menores, menos caros e mais eficientes no consumo de combustível. Aumentos nos preços dos combustíveis podem ter um efeito material adverso nos negócios, situação financeira e resultados das operações das controladas.

As condições econômicas locais, competitivas e outras condições podem também afetar o desempenho das concessionárias de nossas controladas. As condições econômicas gerais das regiões em que as concessionárias estão localizadas e os hábitos de gastos dos indivíduos nessas regiões afetam significativamente os negócios, condição financeira e resultados de operações.

O governo federal exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Essa influência, bem como a conjuntura econômica e política brasileira, podem ter um efeito material adverso sobre a Companhia e suas controladas.

A economia brasileira tem sofrido intervenções frequentes por parte do governo federal que, por vezes, realiza modificações significativas em suas políticas e normas monetárias, creditícias, tarifárias, fiscais e outras, de modo a influenciar a economia brasileira.

As medidas tomadas pelo governo federal para controlar a inflação, além de outras políticas e normas, frequentemente implicam aumento das taxas de juros, mudança das políticas fiscais, controle de preços, intervenções no mercado de câmbio, controle de capital e limitação às importações, entre outras medidas.

A Companhia não tem controle e não pode prever quais medidas ou políticas o governo federal poderá adotar no futuro. A Companhia e suas controladas poderão vir a ser material e adversamente afetadas por modificações nas políticas ou normas que envolvam ou afetem certos fatores, tais como: expansão ou contração da economia brasileira, conforme medida pelas taxas de crescimento do PIB; inflação; taxas de câmbio; taxas de juros; aumento do desemprego; mudanças nas leis fiscais e tributárias; liquidez dos mercados financeiros e de capitais domésticos; restrições nas remessas de fundos ao exterior; e outros fatores políticos, sociais e econômicos que venham a ocorrer no Brasil ou que o afetem.

A incerteza sobre a implementação de mudanças políticas ou regulatórias pelo governo brasileiro cria instabilidade na economia brasileira, aumentando a volatilidade do seu mercado de valores mobiliários.

Essas incertezas, a recessão com um período de lenta recuperação no Brasil e outros desenvolvimentos futuros na economia brasileira podem afetar adversamente as atividades da Companhia e de suas controladas e, conseqüentemente, seus resultados operacionais.

4.3 - Descrição dos principais riscos de mercado

O risco de mercado é o risco de que o valor justo dos fluxos de caixa futuros de um instrumento financeiro flutue devido a variações nos preços de mercado, afetando adversamente o resultado ou o fluxo de caixa. Os preços de mercado englobam três tipos de risco: risco de taxa de juros, risco cambial e risco de preço, que pode ser de commodities, de ações, entre outros.

i. Risco de variação de taxa de juros: Risco de taxas de juros é o risco de que o valor justo dos fluxos de caixa futuros de um instrumento financeiro flutue devido a variações nas taxas de juros de mercado. A Companhia está exposta substancialmente ao risco de taxa de juros sobre caixa e equivalentes de caixa e aos títulos, valores mobiliários e aplicações financeiras, assim como às obrigações com empréstimos, financiamentos, debêntures, e arrendamentos a pagar a instituições financeiras e cessão de direitos creditórios e parcelamento de aquisição de empresas a pagar.

ii. Risco de variação de taxa de câmbio: A Companhia está exposta ao risco cambial decorrente de diferenças entre a moeda na qual um empréstimo é denominado e sua moeda funcional. Em geral, empréstimos são denominados em moeda equivalente aos fluxos de caixa gerado pelas operações comerciais, principalmente em Reais, havendo, também contratos em dólares norte-americanos ("USD") e euro ("EUR").

Análise de sensibilidade

A Administração do Grupo SIMPAR efetuou análise de sensibilidade de acordo com suas políticas e julgamento, a fim de demonstrar os impactos das variações das taxas de juros e variações cambiais sobre seus ativos e passivos financeiros, considerando para os próximos 12 meses as seguintes taxas de juros e câmbio prováveis:

O estudo da Administração considera em 31 de dezembro de 2024 as seguintes taxas prováveis, impactando proporcionalmente as dívidas e aplicações financeiras do Grupo:

- CDI em 15,41% a.a., com base na curva futura de juros (fonte: B3 - Brasil, Bolsa e Balcão);
- TLP de 6,66% a.a. (fonte: BNDES);
- IPCA de 6,44% a.a. (fonte: B3);
- SELIC de 15,41% a.a. (fonte: B3);
- SOFR de 4,49% a.a. (fonte: Federal Reserve New York Bank);
- taxa do Euro ("Euro") de R\$ 7,14 (fonte: B3); e
- taxa do Dólar norte-americano ("Dólar") de R\$ 6,72 (fonte: B3).
- IGP-M de 7,5% a.a. (fonte: B3).

Essa análise de sensibilidade tem como objetivo mensurar os impactos das mudanças nas variáveis de mercado que afetam os instrumentos financeiros, receitas e despesas da Companhia, permanecendo os demais indicadores de mercado constantes. Quando da ocorrência da liquidação desses instrumentos financeiros, os valores poderão ser materialmente diferentes dos demonstrados nos quadros abaixo.

A seguir é apresentado o quadro do demonstrativo com os respectivos impactos no resultado financeiro, considerando o cenário provável (Cenário I), com aumentos de 25% (Cenário II) e 50% (Cenário III):

Controladora				
Descrição	Saldo	Cenário provável I	Cenário II - deteriorização de 25%	Cenário III - deteriorização de 50%
Saldos com exposição em variação do CDI	(4.961.667)	(764.593)	(955.741)	(1.146.889)
Saldos sujeito a exposição em variação da Selic	1.461.596	225.232	281.540	337.848
Saldo sujeita a exposição líquido	(3.252.684)	(501.239)	(626.548)	(751.858)

Consolidado				
Descrição	Saldo	Cenário provável I	Cenário II - deteriorização de 25%	Cenário III - deteriorização de 50%
Saldos com exposição em variação do CDI	(16.582.079)	(2.610.899)	(3.269.738)	(3.928.576)
Saldos sujeito a exposição em variação da Selic	9.582.939	288.092	360.115	432.138
Saldos sujeito em exposição em variação da IPCA	(27.347.671)	(1.332.136)	(1.665.172)	(1.998.205)
Saldos com exposição em variação Pré Fixado	(10.995.407)	(901.783)	(901.783)	(901.783)
Saldo sujeita a exposição líquido	(45.342.218)	(4.556.726)	(5.476.578)	(6.396.426)

4.4 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

A controladas diretas e indiretas da Companhia são partes em processos judiciais e administrativos de natureza tributária, cível, regulatória, ambiental e trabalhista, dentre processos com chance de perda provável, possível e remota. As provisões de tais processos são registradas conforme os regramentos contábeis, com base na análise individual de cada processo por seus advogados internos e externos, sendo constituídas provisões para processos avaliados por seus consultores jurídicos como processos com chance de perda provável. A Companhia, por sua vez, não é parte de processos relevantes.

Para os fins deste item 4.4, foram considerados como individualmente relevantes processos em que as controladas da Companhia figuram como parte e que (i) possam vir a impactar de forma significativa o patrimônio ou os negócios da Companhia, ou (ii) individualmente possam vir a impactar negativamente a imagem da Companhia.

Descrevemos a seguir os principais processos judiciais e administrativos individualmente relevantes a que as controladas da Companhia estavam sujeitas em 31 de março de 2025, segregados conforme sua natureza.

Processo nº 0427983-81.2012.8.19.0001.	
a. juízo	7ª Vara da Fazenda Pública do Rio de Janeiro.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	31/10/2012.
d. partes no processo	Autor: Carlos Fernando dos Santos Azeredo. Réu: JSL S.A., Estado do Rio de Janeiro, José Mariano Benica Beltrame.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 85.216.062,75. (Valor atribuído à causa pelo autor. Não é possível, nesta fase processual, aferir o valor do efetivo risco envolvido).
f. principais fatos	Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro na qual se discute a aquisição de veículos pela Polícia do Rio de Janeiro com gestão e manutenção de frota. Sobre o mesmo assunto, foi proposta ação popular pelo Sr. Carlos Fernando dos Santos Azeredo. A Companhia ratifica que cumpriu todas as suas obrigações contratuais e, dentre outros argumentos que são mencionados nas defesas da empresa, destacam-se: (i) antes desse modelo de gestão e manutenção de frota, o Estado do Rio de Janeiro tinha um problema crônico de gestão e manutenção da frota de veículos da PM, que estava completamente sucateada (realidade ilustrada no filme

	Tropa de Elite); (ii) os serviços prestados pela Contratada asseguraram a disponibilidade da frota acima de 90%, enquanto que a disponibilidade no modelo anterior em que os serviços eram prestados diretamente pelo Estado, era de 35%; (iii) esse formato de contratação foi mencionado como modelo de eficiência na gestão pública pela Revista Exame (edição 950, páginas 103/109); (iv) a CS Brasil compra os veículos diretamente da respectiva montadora, o que evita o significativo aporte de dinheiro à vista pelo Estado; (v) o Estado paga os veículos em 30 parcelas iguais e consecutivas; (vi) toda a adaptação dos veículos é feita pela CS Brasil; (vii) a manutenção preventiva e corretiva dos veículos é total (todas as partes, componentes dos veículos, incluindo avarias), e é prestada 24 horas por dia, 7 dias por semana; (viii) a CS Brasil tem a obrigação contratual de manter a disponibilidade média mínima da frota de 90%; (ix) a CS Brasil tem a obrigação contratual de manter frota reserva permanente de no mínimo 10% do total de veículos objeto do contrato; (x) a Contratada apresentou proposta substancialmente abaixo da cotação elaborada pelo Estado para a realização da respectiva licitação; (xi) com a celebração do contrato, existe maior efetividade da atividade fim da PM, que destina mais policiais para o policiamento ostensivo e evita que o efetivo da polícia tenha que contar com mecânicos, funileiros, eletricitas, borracheiros, dentre outros profissionais que não realizam a atividade de policiamento; (xii) o faturamento do grupo empresarial do qual a CS Brasil faz parte decorre essencialmente do setor privado; (xiii) os processos licitatórios atenderam às exigências da lei, não tendo sido produzida qualquer prova sobre eventuais irregularidades nas ações. Há parecer técnico dos Professores Nelson Carvalho e Jeronimo Antunes, renomados professores da USP, validando os preços e a metodologia utilizada pela CS Brasil na sua precificação. Além disso, o perito do Juízo apresentou laudo pericial no qual concluiu "que o CONTRATO ADMINISTRATIVO nº 30/SESEG/2007 trouxe economicidade e vantajosidade à Polícia Militar deste Estado e ao erário público, por conseguinte.". A presente ação civil pública e a ação popular que versa sobre o mesmo contrato ainda não foram julgadas (processos nº 0152872-07.2014.8.19.0001 e nº 0427983-81.2012.8.19.0001). No entanto, a título de informação, outras ações civis públicas e ações populares com objeto idêntico, porém referentes a outros contratos, foram julgadas improcedentes e já transitaram em julgado (processos nº 0145782-45.2014.8.19.0001, nº 0167693-16.2014.8.19.0001, nº0242335-28.2012.8.19.0001, nº 0043810-66.2013.8.19.0001 e nº 0136630-70.2014.8.19.0001). Nestas ações, a principal prova foi o laudo pericial elaborado
--	--

	nos autos da ação civil pública que tramitou sob o nº 0167693-16.2014.8.19.0001, que concluiu pela vantajosidade do modelo de contratação objeto de discussão, constatando que os custos despendidos pelo poder público com os Contratos são compatíveis com os valores praticados no mercado e afirmando que houve um ganho intangível com as contratações, com relação ao melhoramento do policiamento, à disponibilidade permanente dos veículos e ao bem estar dos policiais e da população em geral.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Aguardando decisão de primeira instância.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Uma vez que se trata de ação com natureza sensível e, portanto, com impacto reputacional.

Processo nº 0152872-07.2014.8.19.0001 (apenso à ação popular nº 0427983-81.2012.8.19.0001).	
a. juízo	7ª Vara da Fazenda Pública do Rio de Janeiro.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	08/05/2014.
d. partes no processo	Autor: Ministério Público. Réu: Susy das Graças Almeida Avellar, José Mariano Benincá Beltrame, Júlio Simões Transportes e Serviços Ltda., CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda., Julio Simões Logística S.A. e Estado do Rio de Janeiro.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 134.801.360,00. (Valor atribuído à causa pelo autor. Não é possível, nesta fase processual, aferir o valor do efetivo risco envolvido).
f. principais fatos	Vide explicações abordadas no tópico relativo ao processo nº 0427983-81.2012.8.19.0001, item f.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
i. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa, suspensão/invalidação dos contratos discutidos, restrições ao exercício de atividades e/ou recebimento de benefícios junto ao Poder Público.

Processo nº 0000225-70.2009.8.26.0045.	
a. juízo	1ª Vara - Foro Distrital de Arujá.
b. instância	1ª Instância.
c. data de instauração	09/02/2009.
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Estado de São Paulo. Réu: Município de Arujá; JSL S.A. e Genésio Severino da Silva.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 24.193.051,56. (Valor atribuído à causa pelo autor. Não é possível, nesta fase processual, aferir o valor do efetivo risco envolvido).
f. principais fatos	Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo ("MP"), na qual se discute o preço do contrato de prestação de serviços de coleta e transporte de resíduos sólidos firmado pela Companhia com o Município de Arujá- SP, alegando que seria superior aos preços praticados por outros Municípios na mesma região. Com efeito, as alegações do MP são desprovidas de qualquer comprovação, na medida em que se limitou a uma análise superficial e quantitativa, comparando preços praticados em Municípios distintos, sem considerar as diferenças existentes entre (i) a prestação de serviços em cada Município e (ii) as medidas de valor utilizadas para o cálculo dos preços praticados em cada um deles. Como prova de suas alegações, a empresa requereu a realização de prova pericial, cuja conclusão do laudo foi desfavorável às alegações do MP (portanto, favorável à Companhia). Além disso, a Companhia já havia juntado no processo laudo da FIA – Fundação Instituto de Administração atestando a regularidade dos preços praticados no contrato objeto da

	discussão. Não foi encerrada a fase de instrução, de modo que ainda não há sentença.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Processo em fase de instrução.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Uma vez que se trata de ação com natureza sensível e, portanto, com impacto reputacional, além do impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa, suspensão/invalidação do contrato discutido, restrições ao exercício de atividades e/ou recebimento de benefícios junto ao Poder Público.

Processo nº 0179606-92.2014.8.19.0001.	
a. juízo	16ª Vara da Fazenda Pública do Rio de Janeiro.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	25/01/2016.
d. partes no processo	Autor: Danielle Sartori Pinhão. Polo ativo assumido pelo Ministério Público do Rio de Janeiro, em razão da desistência da ação pela autora popular. Réu: CS Brasil Transporte de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda, Comlurb – Companhia Municipal de Limpeza Urbana, Carlos Vinicius de As Roriz, Marcelo Correa Leal, Cassius Anibal Rios, Vanessa de Carvalho Pennafort, Luciana Bonfante de Souza, Marcio Cavalcanti, TRD serviços e Administração Ltda e Construtora Colares Linhares S/A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 30.000,00. (Valor atribuído à causa pelo autor. Não é possível, nesta fase processual, aferir o valor do efetivo risco envolvido).

f. principais fatos	Trata-se de Ação Popular que questiona três processos licitatórios para locação de veículos e equipamentos para limpeza urbana realizados pela Comlurb sob os nºs. 698/2013, 073/2014 e 074/2014, vencidos respectivamente pelas empresas TRD Serviços e Administração Ltda., CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda. e Construtora Colares Linhares S/A. Dentre outros pedidos, a Autora pleiteia a anulação das contratações sob o argumento de que o preço oferecido pela TRD no Pregão nº 698/2013, por ser inferior, deveria servir de parâmetro para as outras duas contratações que, por esse único motivo, estariam com preços elevados. Em razão da desistência da ação pela autora popular, o Ministério Público assumiu o polo ativo e requereu a citação das empresas envolvidas. Após ter sido citada em outubro de 2018, a CS Brasil apresentou sua contestação. Dentre outros aspectos relativos ao contrato celebrado pela CS Brasil, destacam-se: (i) a Companhia participou da referida licitação e foi contratada pelo menor preço, após disputa com outras licitantes; (ii) o preço vencedor da CS Brasil é inferior ao valor cotado inicialmente pela Contratante; (iii) a contratação foi auditada pelo Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, que, após detida análise do procedimento licitatório e do preço, concluiu pela regularidade da contratação; (iv) a autora se restringe à mera comparação de preço, não havendo sequer alegação de suposta conduta ilegal praticada por qualquer das partes envolvidas; (v) a autora não considerou em sua equivocada comparação as diferenças entre o objeto das contratações – quilometragem média a ser percorrida, tipo e quantidade de veículos, dentre outras; (vi) o preço que a autora alega que deveria servir de parâmetro para as demais contratações se mostrou inexecutável, na medida que após um ano da sua contratação, a TRD não conseguiu executar o objeto do seu contrato, o que levou a Comlurb a aditá-lo para suprimir 101 veículos e equipamentos, do total de 143 inicialmente previstos; (vii) esse fato, por si só, comprova que os valores ofertados pela TRD eram inverossímeis, pois demasiadamente reduzidos, não servindo de parâmetro; (viii) a comprovada inexecutabilidade do preço
---------------------	--

	inicialmente ofertado pela TRD e a perfeita execução do Contrato n.º 035/2014 pela CS Brasil atestam a razoabilidade dos preços praticados no âmbito do pregão n. 73/2014, não havendo qualquer imputação concreta capaz de macular o certame em questão; (ix) o processo licitatório antedeu às exigências legais, não havendo qualquer alegação – e tampouco prova – de irregularidade. O processo se encontra em fase de instrução, sem prolação de sentença.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
i. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa, suspensão/invalidação dos atos discutidos.

Processo nº 1007206-52.2021.4.01.3814.	
a. juízo	18ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de Minas Gerais.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	12/07/2021.
d. partes no processo	Autor: Ministério Público Federal. Réu: JSL S.A. Terceiros Interessados: União Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 100.000,00 (cem mil reais). Não é possível, nesta fase processual, aferir o valor do efetivo risco envolvido.

f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal ("MPF") em face da Companhia, por suposto excesso de peso em seus veículos de transporte de carga (ou de seus contratados), quando trafegavam em rodovias federais. O MPF, em linhas gerais, pleiteia: (i) obrigação da Ré de se abster de trafegar com seus veículos (ou de seus contratados) em excesso de peso; (ii) multa de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) por veículo, por infração de excesso de peso; (iii) condenação da Ré ao pagamento de indenização a título de dano material, dano à segurança do tráfego e dano concorrencial, a ser apurada em liquidação de sentença; e (iv) condenação da Ré por dano moral coletivo, a ser fixado por arbitramento pelo juízo federal. A Companhia, em defesa, esclareceu que não realizou o embarque das cargas que transportava quando das infrações apuradas pelo MPF e, por essa razão, nos termos da lei, não responde por eventual excesso de peso. Dentre outros aspectos, arguiu, que (i) preliminarmente, falta interesse de agir e há inépcia dos pedidos de indenização por danos materiais e morais (incluindo alegação quanto ao ínfimo número de infrações comparado ao volume de transporte realizado pela Companhia e a aplicação retroativa da Lei 14.229/21, que aumentou a tolerância de excesso de peso bruto por eixo para 12,5%); (ii) não há responsabilidade civil por dano hipotético ou presumido; (iii) não cabe ao Poder Judiciário legislar em matéria de trânsito; e (iv) não estão presentes os pressupostos legais para responsabilização civil. O processo está na fase inicial, de modo que não houve prolação de sentença. Em 05.03.2022, o MPF requereu a suspensão do processo, considerando o tema repetitivo 1104 do STJ ("Definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como de responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias"), ainda não apreciado pela Vara
	Federal. Em 13.06.2022 houve deferimento da suspensão do processo. Em 24.06.2022 o MPF tomou ciência da decisão que suspendeu o processo até o julgamento do tema repetitivo 1.104 do STJ.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Processo suspenso para julgamento do tema repetitivo 1.104 do STJ.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é	Uma vez que se trata de ação com natureza sensível e,

considerado relevante	portanto, com impacto reputacional, além do impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda doprocesso	Desembolso de caixa do valor atualizado de eventual condenação.

Processo nº 0546979-57.2014.8.05.0001.	
a. juízo	5ª Vara da Fazenda Pública de Salvador - BA.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	28/08/2014.
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Estado da Bahia. Réus: Município de Salvador, Pronto Express Logística S/A, ST Log ArmazensLogisticos e Transportes Ltda. e Consórcio CLM.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 154.000.000,00 (cento e cinquenta e quatro milhões de reais). Não é possível, nesta fase processual, aferir o valor do efetivo risco envolvido.
f. principais fatos	Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado da Bahia, decorrente de fatos ocorridos em período anterior à compra da Pronto Express S/A., na qual alega irregularidades no edital de licitação do Pregão Presencial nº 076/2014 – que resultou na celebração do Contrato SEMGE nº 056/2014, em virtude de exigências e restrições que alega serem excessivas e indevidas, bem como em razão do suposto caráter genérico do Termo de Referência, que indicava apenas o valor global de cada Secretaria, sem qualquer detalhamento de custos unitários, além de alegar discrepâncias de valores em relação a Contrato anterior, sugerindo sobrepreço. Com base em tais alegações, pede a declaração de nulidade do Contrato SEMGE nº 056/2014, celebrado com o Município de Salvador, bem como a condenação do Município ao cumprimento de obrigação de fazer consistente na apresentação de orçamento detalhado em planilha que expresse a composição dos custos unitários dos serviços, em caso de instauração de novo processo licitatório acerca do mesmo objeto, de modo a transparecer a sua razoabilidade e oferecer possibilidade concreta de controle de todos os itens do objeto contratado. Em defesa, a Pronto Express demonstrou a diferença de objeto e escopo entre os contratos comparados pelo Ministério Público, evidenciando a regularidade da contratação e o atendimento de requisitos legais pela Contratada. O processo se encontra na fase inicial,

	de modo que não houve prolação de sentença. No final de 2022 foi protocolada petição pela Pronto Express S/A requerendo a extinção do processo sem resolução do mérito, por perda superveniente do objeto e interesse processual, manifestação que também aguarda apreciação do juízo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Processo em fase inicial aguardando apreciação da petição protocolada.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Uma vez que se trata de ação com natureza sensível e, portanto, com impacto reputacional, além do impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa do valor determinado em eventual condenação.

Ação declaratória de inexigibilidade de débito nº 5133272-30.2023.4.02.5101.

a. juízo	29ª Vara Cível Federal da Subseção Judiciária do Rio de Janeiro.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	26/12/2023.
d. partes no processo	Autora: Movida Locação de Veículos S.A. Ré: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero.

e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 10.018.268,50 (dez milhões, dezoito mil, duzentos e sessenta e oito reais e cinquenta centavos).
f. principais fatos	Trata-se de ação declaratória de inexigibilidade de débito com pedido de tutela de urgência proposta pela Movida Locação de Veículos S.A. em face da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, que tem por objeto o Contrato de Concessão de Uso de Área no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (SDU). A discussão dos autos gira em torno da inclusão, pela Infraero, na base de cálculo da remuneração variável e de valores que não integram a receita da Movida, além da inclusão, pela Infraero, do faturamento de loja alheia ao objeto da área de concessão. Em 28/03/2025 foi firmado acordo com a Infraero abrangendo as ações judiciais nºs 1056145-28.2023.4.01.3900, 1002308-96.2024.4.01.3100, 1005602-84.2024.4.01.3900, 5133272-30.2023.4.02.5101, 5034929-79.2023.4.03.6100, 5000859-11.2024.4.03.6000, 6000707-57.2024.4.06.3802 e 6001305-93.2024.4.06.3807. Os autos foram remetidos para o gabinete do Magistrado para homologação do acordo em 05/05/2025.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ajuizada a ação, a petição inicial foi recebida e o pedido liminar formulado pela Movida foi indeferido. Sobre a decisão liminar supra, a Movida interpôs agravo de instrumento que foi autuado sob o nº 5006161-06.2024.4.02 que, após o oferecimento de resposta pela Infraero, foi desprovido.
h. estágio do processo	[Aguardando homologação do acordo firmado em 05/05/2025.
i. Chance de perda	Não aplicável tendo em vista o acordo celebrado.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Desembolso de caixa.
i. análise do impacto em caso de perda doprocesso	Desembolso de caixa.

Ação civil pública nº 5025072-94.2020.8.13.0702.

a. juízo	6ª Vara Cível da Comarca de Uberlândia.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	10/09/2020.

d. partes no processo	Autores: Ministério Público Federal e Ministério Público de Minas Gerais. Ré: Movida Locação de Veículos S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais). (Valor atribuído à causa pelo autor).
f. principais fatos	Trata-se de Ação Civil Pública precedida do inquérito Civil nº 1.22.003.000218/2018-59, instaurado no âmbito da Procuradoria da República e MPMG, no Município de Uberlândia, para apurar possíveis lesões aos direitos previsto na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15) que supostamente teriam sido praticadas pelas empresas que atuam no segmento de locação de veículos, dentre elas a Movida, em relação ao quantitativo da frota de automóveis adaptados disponibilizados aos clientes. Citada, a Movida apresentou contestação. Além da defesa de mérito, a Movida postulou, preliminarmente, a extinção do processo pela perda superveniente de interesse de agir do Ministério Público, em razão da ocorrência de coisa julgada material por ocasião da celebração de acordo, com abrangência nacional, na Ação Civil Pública nº 1015595-42.2019.8.26.0071, homologado pelo Superior Tribunal de Justiça. O feito ainda não foi saneado, estando pendentes as citações das locadoras Rapida Veículos LTDA. e Das Auto Rent a Car LTDA. Em 16/12/2024 a Movida celebrou com o Ministério Público termo de transação pelo qual se comprometeu, junto com a empresa Localiza Rent a Car S/A, entregar e transferir veículo blindado para a Polícia Militar de Minas Gerais. No acordo, também foram ratificadas as obrigações assumidas no termo de ajustamento de conduta celebrado nos autos da ação civil pública nº 1015595-42.2019.8.26.0071. Aguarda-se homologação do acordo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ajuizada a ação, a petição inicial foi recebida e o pedido liminar formulado pelo MPF e MPMG foi deferido para determinar que "os requeridos, em cumprimento ao art. 52 da Lei 13.146, de 6.7.2015, disponibilizem 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota, no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de multa

	diária de R\$10.000,00 (dez mil reais), até o limite de R\$1.000.000,00 (um milhão de reais), para cada uma das requeridas que venha a descumprir esta decisão, sem prejuízo de outras sanções (arts. 297, 536 e 537 do CPC)."
h. estágio do processo	[Aguardando homologação do acordo.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Não aplicável tendo em vista o acordo celebrado.
j. motive pelo qual o processo é considerado relevante	Desembolso de caixa e readequação do percentual de veículos disponibilizados a deficientes físicos em território nacional.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa e readequação do percentual de veículos disponibilizados a deficientes físicos em território nacional.

Processo nº 0010859-32.2023.8.26.0564.	
a. juízo	2ª Vara Cível de São Bernardo do Campo/SP.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	20/07/2023.
d. partes no processo	Autor: Lachmann Agência Marítima Ltda. (atual denominação de Integral Transporte Agenciamento Marítimo Ltda.) Réus: JSL S.A., Antônio Caetano Pinto, Grande ABC Empreendimentos e Participações S/A, Otnacer Agropecuária Ltda. e W.D.I Brasil Investimentos EIRELI.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 33.463.221,28 (trinta e três milhões, quatrocentos e sessenta e três mil, duzentos e vinte e um reais e vinte e oito centavos).
f. principais fatos	Trata-se de incidente de desconconsideração de personalidade jurídica por meio do qual o Autor pretende que a JSL e os demais réus sejam responsabilizados pelo pagamento de dívida da Jecap Transportes e Logística Ltda. ("Jecap"), no valor de R\$ 12.834.316,51 em 07/02/2019 (que, atualizado, corresponde ao montante indicado no item 'e', acima), decorrente do indevido recebimento, pela Jecap, de dividendos pagos pela Eadi Taubaté Ltda. Restou demonstrado e comprovado em sede da defesa apresentada pela JSL em 24 de agosto de 2023, que, no tocante à JSL, o IDPJ é infundado, uma vez que não há

	nenhuma indicação concreta de como estariam configurados qualquer dos pressupostos indicados no artigo 50 do Código Civil (desvio de finalidade ou confusão patrimonial entre a JSL e a Jecap) para que pudesse haver a responsabilização da JSL pela dívida que a Jecap tem frente à Requerente e, consequentemente, a procedência do IDPJ. É dito unicamente que ela comprou a Jecap, o que nunca ocorreu. Além disso, a JSL nunca recebeu qualquer parte do valor cuja devolução está sendo reivindicada no IDPJ. Os demais requeridos no IDPJ são os sócios da Jecap.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em fevereiro de 2025 houve a prolação de decisão que julgou improcedente o incidente no tocante ao pedido de responsabilização da JSL. Houve a interposição de agravo de instrumento pela Lachmann visando reformar tal decisão, em face do qual foram apresentadas contrarrazões pela JSL.
h. estágio do processo	Aguardando decisão do Agravo de instrumento interposto.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa no montante atualizado do valor da causa.

Auto de Infração nº AUT-24-10/8050882, processo 2024/0000043538.	
a. juízo	Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará – SEMAS/PA.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	04/10/2024.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará – SEMAS/PA. Autuada: Ciclus Amazônia S.A. ("Companhia").
e. valores, bens ou direitos	Em 31/03/2025, R\$ 37.005.814,48 (trinta e sete milhões, cinco

envolvidos	mil, oitocentos e quatorze reais e quarenta e oito centavos).
f. principais fatos	Trata-se de multa por supostamente depositar resíduos sólidos, sem tratamento prévio, a céu aberto, em local inadequado e não licenciado para a atividade, nas coordenadas geográficas S01°24'45,672" e W48°23'01,756". Existem argumentos defensivos robustos, inclusive com embasamento jurisprudencial, para nulidade material do auto de infração, principalmente levando em consideração que a Ciclus Amazônia não foi a real autora dos danos ambientais objeto de apuração, não merecendo figurar no polo passivo do Auto de Infração. Entretanto, com o problema de segurança pública que há décadas assola a localidade, embora tenha a posse parcial, a Concessionária não detém o controle operacional completo do local onde está localizado o Aterro do Aurá. Nesse contexto, o dano ambiental objeto de apuração foi praticado por terceiros, alheios à gestão da Ciclus, conforme demonstrado no Recurso Administrativo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	A decisão de primeira instância administrativa, de lavra da Julgadoria da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade – SEMAS, foi desfavorável à Companhia, mantendo-se a multa de R\$ 35.055.000,00 à Companhia. Contra tal decisão foi apresentado recurso administrativo com efeito suspensivo em relação à multa, nos termos do art. 34, inciso II, e art. 47, §1º, da Lei Estadual nº 9.575/2022, o qual ainda está pendente de julgamento.
h. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
i. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa no montante atualizado do valor da causa.

Processos Trabalhistas

Ação Civil Pública nº 0000080-25-2015-5-18-0191.	
a. juízo	Vara do Trabalho de Mineiros.
b. instância	2º Instância – Judicial.
c. data de instauração	22/01/2015.
d. partes no processo	Requerente: Ministério Público do Trabalho da 18ª Região/GO. Requerida: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025 R\$ 159.803,30 (cento e cinquenta e nove mil, oitocentos e três reais e trinta centavos).
f. principais fatos	Em 22 de janeiro de 2015, o Ministério Público do Trabalho da 18ª Região/GO distribuiu Ação Civil Pública, requerendo a antecipação de tutela e a condenação da JSL às seguintes obrigações: (a) consignar em registro mecânico, manual ou sistema eletrônico os horários de entrada, saída e período de repouso efetivamente praticados pelo empregado; (b) respeitar a jornada legal de trabalho pactuada com os seus empregados, observado o limite legal; (c) respeitar o limite de prorrogação legal de 02 horas diárias; (d) remunerar as horas extras com 50%, quando não houver compensação; (e) conceder o descanso semanal remunerado conforme escala de revezamento; (f) compensar ou remunerar em dobro as horas trabalhadas em domingos e feriados; (g) arbitramento de multa de R\$ 10.000,00, por dia, para a hipótese de descumprimento; (h) indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 2.000.000,00. O pedido de tutela antecipada foi indeferido. Em 27/02/2015, a JSL apresentou documentos e defesa impugnando as alegações, sob o fundamento de que: (i) o MPT não detém legitimidade ativa, tendo em vista que defende interesses de apenas 05 colaboradores dentro do total de 600 empregados; (ii) falta de interesse processual em razão da inexistência de conclusão do inquérito civil público; (iv) impossibilidade de cumulação de obrigação de fazer e indenização por dano moral coletivo; (v) extrapolação dos limites da lide em razão da abrangência do pedido; (vi) regularidade dos controles de jornada e observância e cumprimento da legislação trabalhista atinente à jornada de trabalho; (vii) impugnação à multa e ao valor pretendido; (viii) ausência de fundamento para fixação de indenização por dano moral coletivo. Em 10/02/2016 a JSL apresentou razões finais.

g. resumo das decisões de mérito proferidas

Em 04/04/2016, foi proferida sentença que julgou procedente em parte os pedidos feitos pelo MPT, condenando a JSL nas seguintes obrigações: (a) consignar corretamente os horários da jornada, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, por infração e por cada empregado afetado, reversível ao FAT ;

(b) abster-se de exigir mais de 02 horas extras diárias, salvo em casos excepcionais e em casos específicos com previsão legal, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, por cada ato faltoso, reversível ao FAT; (c) compensar ou remunerar em dobro o labor em domingos e feriados, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, por cada ato faltoso, reversível ao FAT; (d) indenização por dano moral coletivo de R\$ 300.000,00; (e) antecipação da tutela para fins de anotação da jornada; (f) extensão dos efeitos da sentença para todo o território nacional (o que viola questões processuais e jurisprudência pacífica do C. TST – (OJ 130, SDI-2). Em 11/04/2016 a JSL opôs Embargos Declaratórios, que foram acolhidos para fins de esclarecimentos. Em 21/07/2016, a JSL interpôs recurso ordinário refutando, além dos temas impugnados em contestação, a extrapolação dos limites da decisão, tendo em vista que os efeitos foram atribuídos a nível nacional, quando o correto seria limitá-los à localidade de Mineiros/GO. Em 16/08/2016, o MPT apresentou contrarrazões. Em 16/03/2017 foi publicado o Acórdão, o qual deu parcial provimento ao Recurso Ordinário da Requerente, para (i) reduzir a condenação a título de danos morais coletivos, de R\$ 300.000,00 para R\$ 50.000,00; (ii) limitar os efeitos da decisão à jurisdição da Vara do Trabalho de Mineiros/GO;

(iii) limitar a multa por descumprimento da decisão para apenas uma multa por dia de infração no valor de R\$ 1.000,00, limitado ao valor total de R\$ 50.000,00; (iv) excluir a determinação para expedição de ofício; (v) excluir da condenação o pagamento em dobro dos domingos e feriados. Opostos Embargos de Declaração por ambas as partes, os quais foram acolhidos parcialmente, para prestar esclarecimentos, sem efeito modificativo. Interposto Recurso de Revista pela empresa em 04/05/2017 e pelo MPT em 12/07/2017. Denegado seguimento ao RR da empresa e recebido parcialmente o RR do MPT com relação ao tema Trabalho aos Domingos e Feriados – Nulidade da previsão em Norma Coletiva da jornada 5x1. Em 04/12/2017 foi interposto Agravo de Instrumento pela empresa e apresentadas Contrarrazões ao RR do MPT. Em 23/04/2018 os autos foram remetidos ao Tribunal Superior do Trabalho para julgamento do AI e RR. Em 27/08/2024 publicado despacho de decisão monocrática que nega provimento ao Agravo de Instrumento da JSL e da provimento parcial ao Agravo de Instrumento do Ministério Público do Trabalho para conhecer o Recurso de Revista, por contrariedade à tese vinculante do E. STF, e dar provimento para restabelecer a sentença em relação à abrangência territorial dos efeitos da Ação Civil Pública. Em

	02/09/2025, a JSL opõe Embargos de Declaração. Em 13/09/2024, O MPT apresenta Agravo. Em 14/11/2024, despacho da Ministra determinando a reautuação do feito para que constem ambas as partes como Agravantes, determinando, ainda que a JSL complemente a peça e as partes apresentem contraminuta. Em 11/12/2024, processo está concluso para julgamento dos Agravos apresentados pelas partes.
h. estágio do processo	Processo concluso para julgamento dos Agravos apresentados pelas partes.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Provável.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Cumprimento da obrigação de fazer sob pena de multa diária e desembolso de caixa no montante informado no item "e".

Processo nº 0100759-80.2018.5.01.0262.

a. juízo	Justiça do Trabalho – TRT 1ª Região - São Gonçalo.
b. instância	2º Instância – TRT.
c. data de instauração	24/08/2018.
d. partes no processo	Autor: Ministério Público do Trabalho. Ré: Fadel Transportes e Logística Ltda.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a título de danos morais coletivos, além de multa em caso de descumprimento da obrigação de fazer.
f. principais fatos	Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho decorrente de fatos ocorridos em período anterior à compra da Fadel Transportes e Logística Ltda., visando: (i) declarar inconstitucional o artigo 235- C, caput da CLT, impedindo a prorrogação da jornada diária de trabalho dos motoristas da Companhia além do limite de 2 horas, sem justificativa legal; (ii) reconhecer a não concessão dos intervalos intrajornada e interjornada, e do descanso semanal remunerado; e (iii) condenação ao pagamento de dano moral coletivo. Em defesa, a Fadel alegou que: (i) a eventual inconstitucionalidade do artigo 235-C, caput, da CLT, está em discussão no STF (ADI n.º 5322) e por isso não deveria ser objeto de uma Ação Civil Pública; (ii) o artigo 235-C, caput, da CLT, está vigente e, mediante previsão em norma coletiva, pode haver prorrogação da jornada diária de motorista em até 4 (quatro) horas; (iii) os colaboradores são orientados a cumprirem o intervalo interjornada e advertidos os que não atendem a essa determinação; (iv) o horário interjornada era pré-assinalado considerando a natureza da atividade (trabalho externo); (v) não houve comprovação dos requisitos necessários para configuração de dano moral coletivo.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	A sentença, em controle difuso, declarou a inconstitucionalidade do caput, art. 235-C da CLT, na redação dada pela Lei 13.103/2015, bem como condenou a empresa ao pagamento de indenização por danos morais coletivos no importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais). O acórdão, sob a fundamentação de não incidência da norma ao caso concreto e não sob a perspectiva de inconstitucionalidade, manteve a sentença quanto a não aplicação do artigo 235-C, caput, da CLT e quanto aos danos morais coletivos. Ato contínuo, foram apresentados Embargos

	de Declaração de Prequestionamento, interposição de Recurso de Revista e posteriormente Agravo de Instrumento, que aguarda julgamento no Tribunal Superior do Trabalho. A matéria objeto dos recursos apresentados possuem fundamentação jurídica consistente, ao passo que flagrante no Acórdão regional ofensa clara e direta a ordem legal, em especial pela decisão ultra petita, posto que o pedido da petição inicial é pela inconstitucionalidade e não pela não incidência da norma, seja pela não aplicação de norma jurídica válida e por fim, pela caracterização e ato ilícito, para condenação de danos morais, de ofensa existente a partir da decisão judicial, posto que até a sentença, a norma, supostamente inconstitucional, era validade e aplicável a atividade empresarial da Fadel. Isto posto, em nosso entendimento jurídico, os recursos apresentados, possuem real probabilidade de reforma do Acórdão proferido pelo Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Acresça-se aos fatos, a tramitação perante o Supremo Tribunal Federal de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5322 , proposta pela CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES – CNTTT, cujo objeto de discussão são dispositivos da Lei nº 13.103/2015. O julgamento da referida ação foi iniciado em 15/09/2021, sendo julgada procedente em parte em 05/07/2023. A decisão do STF declarou constitucional o artigo 235-C, caput, da CLT. Insta salientar que se aguarda o julgamento dos Embargos de Declaração opostos em face da referida decisão, cujo julgamento ocorrerá no período de 24/05 a 04/06/2024 (pauta em plenário virtual). Conclui-se, portanto, que diante do cenário jurídico atual, ou seja, a Ação Civil Pública ajuizada pelo MPT que se discute a inconstitucionalidade do caput do art. 235-C da CLT e o julgamento existente no STF da ADI nº 5322, entendemos que não deve ocorrer o provisionamento da referida ação até a conclusão do julgamento da ADI nº 5322, pelas razões acima expostas. Entendemos que, diante da decisão na ADI, há chances de redução e exclusão dos danos morais.
h. estágio do processo	Aguardando julgamento dos Embargos de Declaração opostos.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é	Impacto financeiro em caso de perda.

considerado relevante	
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa do valor atualizado de eventual condenação e prorrogação da jornada diária dos motoristas em até 2 (duas) horas.

Processos Tributários

Auto de infração 10.803.720003/2013-02.	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	22/03/2013.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 132.354.757,41 (cento e trinta e dois milhões, trezentos e cinquenta e quatro mil, setessentos e cinquenta e sete reais e quarenta e um centavos).
f. principais fatos	Período de análise do auto de infração: ano calendário de 2006. Em 28/12/2012 fomos autuados e em 29/01/2013 apresentamos impugnação ao auto de infração lavrado (processo administrativo fiscal nº 10.803.720003/2013-02), com a constituição de créditos tributários no valor total de R\$ 68.104.480,07 (sessenta e oito milhões, cento e quatro mil, quatrocentos e oitenta reais e sete centavos), incluindo Imposto de Renda Pessoa Jurídica – IRPJ, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, contribuição ao PIS e COFINS. O processo encontra-se em fase de processamento de recurso voluntário interposto pela companhia perante o CARF – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Em síntese, as autuações decorrem da glosa de despesas da JSL durante o ano-calendário de 2006 relativas a: (i) locação de veículos, máquinas e equipamentos pertencentes à empresa Transcel Transportes e Armazéns Gerais Ltda. (doravante designada “Transcel”), que pertencia ao grupo e que foi posteriormente incorporada pela JSL; (ii) dispêndios com “Aterro Sanitário”; (iii) manutenção e conservação de prédios e instalações. Nosso prognóstico de perda do processo é remoto, considerando todas as matérias de defesa que foram apresentadas na impugnação, sobretudo da decadência do direito de lançamento.

g. resumo das decisões de mérito proferidas	No julgamento do recurso voluntário, a Câmara Julgadora converteu o julgamento em diligência, para que a autoridade fiscal apure os reflexos fiscais da depreciação dos bens que seriam mantidos na JSL, caso a cisão realizada pudesse ser de fato desconsiderada.
h. estágio do processo	Aguardando as diligências da autoridade fiscal.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Auto de infração 10.803.720334/2013-34.	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	30/12/2013.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 142.506.900,82 (cento e quarenta e dois milhões, quinhentos e seis mil, novecentos reais e oitenta e dois centavos).
f. principais fatos	Período de análise do auto de infração: ano calendário de 2007. Em 30/12/2013 fomos autuados e em 29/01/2014 apresentamos impugnação aos autos de infração lavrados (processo administrativo fiscal nº 10.803.720334/2013-34), com a constituição de créditos tributários no valor total de R\$ 71.197.415,46 (setenta e um milhões, cento e noventa e sete mil, quatrocentos e quinze reais e quarenta e seis centavos), incluindo Imposto de Renda Pessoa Jurídica – IRPJ, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, contribuição ao PIS e COFINS. O processo encontra-se em fase de processamento de recurso voluntário interposto pela companhia perante o CARF – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. No ano de 2017, foi determinada a reunião do processo ao processo nº 10.803.720003/2013-02, para julgamento conjunto. Em síntese, as autuações decorrem da glosa de despesas da JSL

	durante o ano-calendário de 2007 relativas a: (i) locação de veículos, máquinas e equipamentos pertencentes à empresa Transcel Transportes e Armazéns Gerais Ltda. (doravante designada "Transcel"), que pertencia ao grupo e que foi posteriormente incorporada pela JSL; (ii) desconsideração de efeitos fiscais de reserva de reavaliação de imóvel que posteriormente foi vertido, no ano-calendário de 2007, a empresa constituída em decorrência da cisão parcial da companhia realizada naquele período. Nosso prognóstico de perda do processo é remoto, considerando todas as matérias de defesa que foram apresentadas na impugnação, incluindo a decadência do direito de lançamento, bem como pareceres elaborados por especialistas.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	No julgamento do recurso voluntário, o feito foi sobrestado para julgamento em conjunto com o processo nº 10803-720.003/2013-02.
h. estágio do processo	Processo sobrestado para julgamento em conjunto com o processo nº 10803-720.003/2013-02.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Auto de infração 19515.720.098/2018-81.	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	28/02/2018.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 15.540.498,65 (quinze milhões, quinhentos e quarenta mil, quatrocentos e noventa e oito reais e sessenta e cinco centavos).

f. principais fatos	Trata-se de autos de infração lavrados contra a Recorrente, relativos ao exercício de 2013, com a constituição de créditos de contribuição ao PIS e de COFINS. Em apertada síntese, a fiscalização, a partir das declarações apresentadas pela JSL à Receita Federal do Brasil e da documentação contida no procedimento administrativo, refez a apuração da contribuição ao PIS e da COFINS da referida companhia no exercício de 2013, tendo sido apontadas assupostas inconsistências. Em virtude dos fundamentos apresentados pela JSL em sua impugnação, a autoridade julgadora de primeira instância determinou a conversão do julgamento em diligência (fls. 2.375/2.378). Devolvido o processo em diligência ao auditor-fiscal responsável pela lavratura do auto de infração, sobreveio sua resposta (fls. 2.629/2.639), por meio da qual: (i) reconheceu o lançamento em duplicidade das receitas da "Divisão Ônibus"; (ii) também reconheceu que não havia computado, na apuração das contribuições, as parcelas de retenção no período compreendido entre janeiro e março de 2013; (iii) adentrou ao exame dos créditos extemporâneos que foram apropriados pela JSL na apuração da contribuição ao PIS e da COFINS no período autuado, questionando algumas das despesas que resultaram na apropriação realizada pela Recorrente; e convalidou os pagamentos parciais realizados pela JSL em virtude do reconhecimento parcial da autuação.
---------------------	---

g. resumo das decisões de mérito proferidas	Após a resposta apresentada pela JSL ao resultado da diligência (vide fls. 2.699/2.708), sobreveio o acórdão, por meio do qual as autoridades julgadoras de primeira instância, valendo-se da reapuração feita pelo auditor fiscal resposta apresentada à diligência designada, acolheram parcialmente a impugnação apresentada. O valor do auto de infração foi reduzido, à data do julgamento, para o montante de R\$ 10.082.312,16 (dez milhões, oitenta e dois mil, trezentos e doze reais e dezesseis centavos). O acórdão de primeira instância sujeitou-se ao recurso de ofício e, tempestivamente, a JSL interpôs recurso voluntário ao CARF, questionando a parte remanescente da autuação, sobretudo porque (i) a autoridade fiscal não poderia adentrar ao exame da legitimidade dos créditos extemporâneos apropriados pela JSL e que integraram a apuração das contribuições no exercício de 2013; e (ii) os créditos glosados pela fiscalização enquadram-se na definição de insumos.
h. estágio do processo	Aguardando decisão do recurso voluntário interposto.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Processos nºs 1501379-59.2024.8.26.0292 (execução fiscal) e 1008239-36.2024.8.26.0292 (embargos à execução fiscal – origem: auto de infração 4.060.192-4.

a. juízo	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.
b. instância	3ª instância administrativa.
c. data de instauração	05/11/2015.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 10.570.409,78 (dez milhões, quinhentos e setenta mil, quatrocentos e nove reais e setenta e oito centavos).

f. principais fatos	Glosa de créditos de ICMS apropriados sobre a aquisição de bens integrantes do ativo imobilizado.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	A autuação foi mantida em primeira e segunda instâncias administrativas. Diante da decisão que negou provimento ao seu recurso ordinário e manteve a autuação. O débito foi inscrito em dívida ativa e, para garantia voltada à discussão judicial, a JSL contratou seguro garantia. Ajuizada execução fiscal, a companhia, após garantia do juízo, ofereceu embargos à execução fiscal, a qual se encontra em processamento.
h. estágio do processo	Aguardando processamento dos embargos oferecidos.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Auto de infração 2.081.717-0.	
a. juízo	Secretaria da Fazenda do Estado de Espírito Santo.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	11/04/2012.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Fazenda do Estado de Espírito Santo. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 15.901.546,83 (quinze milhões, novecentos e um mil, quinhentos e quarenta e seis reais e oitenta e três centavos).
f. principais fatos	Auto de Infração, com imposição de crédito de ICMS + multa em decorrência do suposto não pagamento do tributo em razão do diferencial de alíquotas, nas aquisições de máquinas, equipamentos e veículos leves; Lavrado o AIIM, apresentamos impugnação, a qual não foi acolhida. Diante disso, interpusemos recurso voluntário, o qual aguarda finalização de novo julgamento, após a

	conversão do julgamento em diligência.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Aguardando decisão do recurso voluntário interposto.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Execução Fiscal nº 003603646.2013.4.03.6182.	
a. juízo	3ª Vara de Execuções Fiscais da Justiça Federal de São Paulo.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	30/10/2013.
d. partes no processo	Autor: União Federal. Réu: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 25.835.535,37 (vinte e cinco milhões, oitocentos e trinta e cinco mil, quinhentos e trinta e cinco reais e trinta e sete centavos).
f. principais fatos	Cobrança de supostos débitos de COFINS devidos pela empresa (inscrição em dívida ativa nº 80613015708-20).
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Os embargos opostos à execução fiscal foram julgados extintos, sem resolução do mérito, com trânsito em julgado para as partes e remessa dos autos ao arquivo, uma vez que referido débito é objeto da ação anulatória nº

	0006304-72.2013.4.03.6100. Nos autos da execução fiscal, foi determinada a suspensão da exigibilidade do crédito tributário até o julgamento da ação anulatória que discute o débito objeto da demanda, em razão da apresentação de seguro garantia. Nos autos da ação anulatória nº 0006304-72.2013.4.03.6100, a ação foi julgada procedente em primeira instância, desconstituindo integralmente o débito cobrado na execução fiscal. Aguardamos a confirmação da sentença pelo Tribunal competente.
h. estágio do processo	Aguardando confirmação da sentença do Tribunal competente.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Auto de infração (Processo) nº 15.746-720.226/2020-36.	
a. juízo	Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento em São Paulo.
b. instância	1ª instância administrativa.
c. data de instauração	20/10/2020.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 36.922.380,97 (trinta e seis milhões, novecentos e vinte e dois mil, trezentos e oitenta reais e noventa e sete centavos).

f. principais fatos	O Agente Fiscal glosou os créditos a título de contribuição ao PIS e COFINS descontados pela JSL amparado em 2 (duas) premissas: (i) os serviços prestados à JSL teriam sido realizados por pessoas físicas e, ainda, (ii) os serviços prestados não se enquadrariam no conceito de “insumo”, com base na interpretação do Parecer Normativo COSIT/RFB nº 05/2018. Da análise da planilha “Serviços utilizados como insumos a glosar”, extrai-se que o Agente Fiscal não considerou como sendo insumos: (i) Conserto e montagem de pneus; (ii) Manuseio de cargas; (iii) Manutenção/conservação de veículos; (iv) Manutenção/conservação de maquinase equipamentos; (v) Manutenção/conservação de prédio instalações; (vi) Serviços contratados administrativos; e (vii) Serviços profissionais contratados
---------------------	--

	administrativos. O Agente Fiscal adotou uma premissa equivocada, na medida em que, da análise da planilha "Serviços utilizados como insumos a glosar" por ele elaborada, constata-se que a JSL não descontou créditos de contribuição ao PIS e de COFINS de serviços prestados por pessoas físicas. Ao revés, trata-se de serviços prestados por pessoas jurídicas que estão no regime do Simples Nacional (ME e EPP) e MEI. Nesse sentido, a própria Receita Federal do Brasil, por meio do Ato Declaratório Interpretativo RFB nº 15 de 2007 e da Solução de Consulta COSIT nº 303 de 2019, reconhece o direito dos contribuintes à apropriação de créditos de contribuição ao PIS e de COFINS decorrentes de aquisição de bens e serviços de pessoas jurídicas sob regime do Simples Nacional (ME e EPP) e MEI. Ademais, restou demonstrada na impugnação que todos os serviços prestados à JSL se enquadram no conceito de "insumo", uma vez que são essenciais e/ou relevante à consecução de sua atividade econômica. Além das questões acima, foi arguido em preliminar a nulidade parcial da autuação, uma vez que o Agente Fiscal incorreu em equívoco ao aplicar a multa isolada com base no artigo 12, inciso II, da Lei 8.218/91, na medida em que a infração imputada à JSL corresponde ao inciso I do aludido dispositivo legal. Por fim, como fundamento subsidiário, a JSL demonstrou que a penalidade em foco, no pior dos cenários, deve ser reduzida a 0,5% sobre a receita do período, conforme dispõe o artigo 12, inciso I, da Lei nº 8.218/91.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	A DRJ manteve, em primeira instância administrativa, a autuação, tendo a Companhia interposto recurso voluntário, o qual aguarda distribuição e processamento perante o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF.
h. estágio do processo	Aguardando distribuição e processamento do recurso voluntário interposto.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.

k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.
--	----------------------

Auto de infração nº 4.117.807-5 (Execução Fiscal nº 1500195-05.2023.8.26.0292 – Embargos à Execução Fiscal nº 102408-41.2023.8.26.0292).	
a. juízo	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.
b. instância	1ª instância judicial.
c. data de instauração	11/12/2018.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 15.573.545,52 (quinze milhões, quinhentos e setenta e três mil, quinhentos e quarenta e cinco reais e cinquenta e dois centavos).
f. principais fatos	Trata-se de Auto de Infração por meio do qual foram constituídos em face da JSL supostos créditos tributários de ICMS, sob alegação de creditamento indevido do ICMS incidente na aquisição de bens destinados ao ativo imobilizado (caminhões e semirreboques) que teriam sido dados em locação a terceiros. A Companhia alega em impugnação (i) a nulidade da autuação, porque a autoridade fiscal vinculou-se ao fato de que os ativos destinaram-se à locação, sem comprovar referido fato; e (ii) não se pode afastar a manutenção do crédito, ainda que os ativos se destinassem à locação. Diante da constituição definitiva do crédito tributário e ajuizamento da ação de execução fiscal, apresentamos seguro garantia em penhora e oferecemos, em 15.03.2023, embargos à execução fiscal, o qual está em processamento.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Contra a decisão de primeira instância, desfavorável, foi interposto o recurso ordinário, o qual foi desprovido, ensejando a interposição de recurso especial por parte do estabelecimento autuado, que foi desprovido pela Câmara Superior do Tribunal de Impostos e Taxas do Estado de São Paulo.
h. estágio do processo	Os embargos à execução fiscal, encontram-se, atualmente, em fase de saneamento do processo após a especificação das

	provas a serem produzidas pelas partes litigantes
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Auto de infração nº 4.121.117-0 (Ação Anulatória nº 1030410-93.2022.8.26.0053; Execução Fiscal nº 1507501-46.2022.8.26.0361).

a. juízo	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.
b. instância	1ª instância judicial.
c. data de instauração	25/03/2019.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 39.513.067,46 (trinta e nove milhões, quinhentos e treze mil, sessenta e sete reais e quarenta e seis centavos).
f. principais fatos	Trata-se de Auto de Infração por meio do qual foram constituídos em face da JSL, supostos créditos tributários de ICMS, sob alegação de creditamento indevido do ICMS incidente na aquisição de bens destinados ao ativo imobilizado (caminhões e semirreboques) que teriam sido dados em locação a terceiros. A Companhia acabou de obter seguro garantia para assegurar sua regularidade fiscal, e o processo encontra-se em fase de realização de perícia contábil.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Em primeira instância, a autuação foi mantida, sobrevivendo a interposição de recurso ordinário, o qual foi desprovido. Foi interposto recurso especial para a Câmara Superior, o qual não foi conhecido. Em razão do encerramento da esfera administrativa, ajuizamos ação anulatória de débito fiscal voltada a desconstituir o crédito tributário, a qual se encontra em processamento.
h. estágio do processo	Aguardando processamento da ação anulatória ajuizada.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de	Desembolso de caixa.

perda do processo	
-------------------	--

Ação Anulatória nº 1001548-15.2022.8.26.0053; Execução Fiscal nº 1500475-52.2022.8.26.0278.	
a. juízo	14ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo.
b. instância	1ª instância judicial.
c. data de instauração	14/01/2022.
d. partes no processo	Autuante: Estado de São Paulo. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 8.597.047,70 (oito milhões, quinhentos e noventa e sete mil, quarenta e sete reais e setenta centavos).
f. principais fatos	Ação anulatória que tem por objeto a desconstituição do débito objeto do Auto de Infração nº 4.121.118-2, sob a alegação de suposto creditamento indevido de ICMS decorrente de aquisição de ativo imobilizado, pelo fato de não ter apresentado os CTe's que demonstrassem a utilização de seus ativos em operações de saídas tributadas (descumprimento de obrigação acessória), razão pela qual presumiu que referidos bens do ativo imobilizado teriam sido utilizados na atividade de locação de bens para terceiros, ao que teriam sido violados o artigo 66, inciso I, do RICMS/SP e o artigo 20, §1º, da Lei

	Complementar nº 87/96. Encerrada a fase administrativa com a manutenção do lançamento fiscal, foi ajuizada a ação anulatória nº1001548-15.2022.8.26.0053, cumulada com pedido de tutela de urgência, visando a desconstituição do crédito tributário. Em síntese, a desconstituição do débito tributário se justifica, pois: (i) Preliminarmente: o lançamento de ofício foi lavrado apenas pelo fato de a empresa não ter apresentado os CTe's do período fiscalizado/autuado. Somente com base em referido fato, o d. Agente Fiscal adotou a premissa de que o crédito de ICMS decorrente de aquisição de ativo imobilizado seria indevido, pois, esses ativos teriam sido supostamente utilizados em atividades de locação, que não é tributada. Todavia, essa presunção é equivocada, pois, se, de fato, o d. Agente Fiscal tivesse analisado os documentos fiscais entregues pela empresa, assim como a EFD, teria verificado que os ativos imobilizados adquiridos, foram utilizados em atividade tributada pelo ICMS. (ii) Mérito: ainda que não seja decretada a nulidade do lançamento de ofício, quanto ao mérito, também não merece prosperar, pois: (ii.1) os ativos imobilizados foram utilizados no serviço de transporte e, ainda que assim não fosse, ou seja, tivessem sido utilizados no serviço de locação, a empresa teria direito à manutenção dos créditos de ICMS, já que atividade de locação está em seu objeto social. (ii.2) a apropriação de créditos de ICMS decorrentes de aquisição de ativo imobilizado, foi realizada com base no cálculo previsto na legislação de regência, o que foi demonstrado pela empresa na ação. (ii.3) subsidiariamente: (ii.3.1) decadência parcial do crédito tributário;
--	---

	(ii.3.2) impossibilidade de inclusão de juros de mora na base de cálculo de apuração da multa; e (ii.3.3) invalidade da cobrança de juros superiores à SELIC. Por fim, referido débito é objeto da ação de execução fiscal nº 1500475- 5.2022.8.26.0278, em trâmite perante o Serviço de Anexo Fiscal da Comarca de Itaquaquecetuba, Estado de São Paulo. A Companhia peticionou nos autos de referido processo, requerendo a suspensão da execução (i) diante da garantia (apólice de seguro garantia) ofertada e aceita na ação anulatória de débito fiscal; e (ii) em virtude da prejudicialidade externa entre a execução fiscal e a ação anulatória. Reforça-se aqui o fato de que o débito se encontra garantido por seguro garantia ofertado na ação anulatória. O processo judicial se encontra em fase de perícia contábil.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Aguardando conclusão da perícia contábil.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Processo nº 15746-720.070/2020-93 (Auto de Infração).

a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil.
b. instância	2ª instância - CARF.
c. data de instauração	13/10/2020 - Data da Lavratura do Auto de Infração.
d. partes no processo	Polo ativo: Receita Federal do Brasil. Polo passivo: Movida Locação de Veículos S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 18.178.671,51 (dezoito milhões, cento e setenta e oito mil, seiscentos e setenta e um reais e cinquenta e um centavos).
f. principais fatos	Autuação em decorrência de divergências de contas, na Parte-B do e-Lalur edo e-LACs relativos ano-calendário de 2017, no montante total de R\$851.052.060,99. Nos termos do artigo 8º-A do Decreto-Lei, a autuação lavrou multa correspondente a 3% sobre o valor suprarreferido, reduzindo-a pela metade em função de a Movida ter retificado sua EFD, na parte apontada como equivocada, atendida a intimação da Receita Federal para esse fim. Lavrada a autuação, a MOVIDA apresentou impugnação, que foi julgada improcedente, mantendo-se integralmente a multa. Em razão disso, foi interposto recurso voluntário ao CARF, que aguarda distribuição, tendo sido pleiteada a reforma da decisão ante a improcedência da autuação com base nos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e vedação ao confisco, considerando que a MOVIDA não causou nenhum prejuízo ao erário, sobretudo porque não aproveitou de qualquer forma, na apuração do IRPJ eda CSLL, crédito decorrente de prejuízo fiscal apurado sobre os valores das operações que estavam incorretamente escrituradas na Parte-B do e-Lalur edo e-Lacs.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	A decisão de primeira instância foi desfavorável à empresa, sobrevindo recurso voluntário, que está pendente de processamento. A decisão de primeira instância foi pela circunstância objetiva de previsão legal da multa aplicada, sem ser levado em conta os aspectos subjetivos, amparados em princípios constitucionais, que foram levantados na defesa administrativa de primeira instância e que foram reiterados no recurso voluntário.

h. estágio do processo	Aguardando o processamento do recurso voluntário
h. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motive pelo qual o processo é considerado relevante	Em um cenário adverso à Companhia, esta poderá vir a ser compelida ao recolhimento da multa acima referida, com impacto financeiro estimado em R\$ 16.783.177,43.
k. Análise do Impacto em caso de perda do processo	Em um cenário adverso à Companhia, esta poderá vir a ser compelida ao recolhimento da multa acima referida, com impacto financeiro estimado em R\$ 16.783.177,43.

Processo nº 10314-720.075/2020-82 (Auto de Infração).	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil.
b. instância	1ª instância – Delegacia da Receita Federal do Brasil.
c. data de instauração	03/02/2020 – Data da Lavratura do Auto de Infração.
d. partes no processo	Polo ativo: Receita Federal do Brasil. Polo passivo: Movida Locação de Veículos S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 13.729.028,27 (treze milhões, setecentos e vinte e nove mil, vinte e oito reais e vinte e sete centavos).
f. principais fatos	Auto de infração lavrados contra a MOVIDA, relativos ao exercício de 2016, com a constituição de créditos de contribuição ao PIS e de COFINS nos valores (incluídos os encargos), respectivamente, de R\$ 1.738.182,18 (um

milhão, setecentos e trinta e oito mil, cento e oitenta e dois reais e dezoito centavos) e de R\$ 8.006.319,40 (oito milhões, seis mil, trezentos e dezenove reais e quarenta centavos), totalizando R\$ 9.744.501,58 (nove milhões, setecentos e quarenta e quatro mil, quinhentos e um reais e cinquenta e oitocentavos). Conforme se observa do Termo de Verificação Fiscal ("TVF") que acompanha os lançamentos de ofício, as autuações se fundamentam, em síntese: (i) na glosa de créditos das contribuições sobre despesas pagas com comissões pagas a agências pela intermediação na locação de veículos; (ii) na glosa de créditos sobre encargos de depreciação (a) na aquisição de implementos sobre veículos; (b) em relação a veículos cuja aquisição não havia sido comprovada; (c) na glosa de créditos sobre encargos de depreciação de conta contábil que supostamente teriam sido aproveitados em duplicidade; (d) na glosa de créditos sobre encargos de depreciação porque a MOVIDA supostamente teria apropriado as quotas em excesso; e

(iii) na suposta insuficiência de recolhimentos de contribuição ao PIS e de COFINS, ocasionada pela apontada divergência entre os valores apurados pela contabilidade e os montantes declarados em DCTF. Do valor total da autuação, há dois itens sobre os quais a MOVIDA reconheceu sua procedência, efetuando o recolhimento dos débitos dentro do prazo para impugnação dos autos de infração, com o consequente desconto da multa de ofício aplicada sobre os valores principais: (i) primeiro deles corresponde à glosa de créditos das contribuições relativos aos encargos de depreciação sobre implementos de veículos; e (ii) o segundo item corresponde à insuficiência de recolhimento de contribuição ao PIS e de COFINS ocasionada pela apontada divergência entre os valores apurados pela contabilidade e os montantes declarados em DCTF. O prognóstico de perda do presente caso é, em parte, remoto, e, em outra parte, possível. No que tange à glosa de créditos das contribuições sobre despesas com comissões pagas a agências que intermediam as locações de veículos, entendemos que o prognóstico de perda é remota; já com relação à glosa de créditos da contribuição ao PIS e da COFINS sobre (a) os encargos de depreciação sobre implementos – parcial impugnação –; (b) veículos adquiridos; (c) quotas de depreciação supostamente apropriadas em excesso; e, finalmente, (d) encargos de depreciação sobre outros bens pretensamente apropriados em duplicidade, entendemos que o prognóstico é possível. No entanto, considerando que grande parte do crédito tributário objeto do processo se refere ao prognóstico de perda possível, a demanda foi incluída em relatório de referência. A autoridade julgadora de primeira instância converteu julgamento do processo em diligência, determinando à autoridade fiscal

	lançadora que se pronunciasse à luz da fundamentação apresentada pela Movida. Diante da manifestação da autoridade lançadora, apresentamos nossa manifestação e os autos foram devolvidos à Delegacia da Receita de Julgamento para apreciação de nossa impugnação.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Sobrevindo decisão que acolheu parcialmente a impugnação apresentada, afastando a glosa em relação aos seguintes créditos tributários: a) relativos a encargos de depreciação de acessórios e implementos instalados em veículos destinados à locação; b) correspondente à depreciação de bens do ativo imobilizado; e c) relativos à depreciação de veículos adquiridos em 2016. Com relação ao débito remanescente, foi interposto recurso voluntário, que aguarda distribuição no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF.
h. estágio do processo	Aguardando distribuição do recurso voluntário no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais - CARF.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Desembolso de caixa.

K. análise do impacto em caso de perda doprocesso	Desembolso de caixa.
---	----------------------

Auto de infração (PAF) nº 15746-721147/2021-23.	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal.
b. instância	1ª instância administrativa.
c. data de instauração	22/07/2021.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: Ponto Veículos Ltda. e outros.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 189.623.128,42 (cento e oitenta e nove milhões, seiscentos e vinte e três mil, cento e vinte e oito reais e quarenta e dois centavos).
f. principais fatos	A PONTO VEÍCULOS teve contra si constituídos créditos tributários relativosao IRPJ e à CSLL, no valor original de R\$ 138.199.204,45. Referidos valores decorrem de duas supostas infrações que teriam sidocometidas pela PONTO VEÍCULOS, quais sejam: (i) "...NÃO INFORMOU NAS ECF'S TODAS AS RECEITAS AUFERIDAS NASSUAS ATIVIDADES..."; (ii) "...NA APURAÇÃO DO IRPJ E CSLL UTILIZOU-SE DE REDUÇÕES INDEVIDAS, NÃO PERMITIDAS PELA LEGISLAÇÃO." Referidos fatos integram as apurações de IRPJ e de CSLL, acrescidas dos encargos (multa de ofício e juros pela Selic), além de aplicação de multas isoladas pela suposta ausência de recolhimento dos tributos por estimativas mensais. No tocante à suposta omissão de receitas, a Ponto demonstrou em sua impugnação que não houve omissão, partindo-se o apontamento, por parte da fiscalização, de completo equívoco por parte da autoridade lançadora no

	exame das contas contábeis de resultado nas ECDs que foram entregues pela Ponto, de modo que todas as receitas que compuseram seu lucro líquido contábil foram devidamente consideradas na apuração do lucro real, devidamente ajustada pelas adições, exclusões e compensações de prejuízos fiscais. No tocante à glosa das despesas apontadas pela fiscalização como supostamente indedutíveis, a Ponto procurou demonstrar que as despesas questionadas contemplam os atributos de necessidade e usualidade, sendo, portanto, dedutíveis para fins de apuração da base de apuração do IRPJ e da CSLL. Foi apresentada a impugnação. A autoridade julgadora converteu o julgamento em diligência e, em 12.12.2024, a Ponto foi intimada do acórdão, em que a autoridade julgadora, ratificando os termos da diligência apresentada: (i) afastou a parcela da autuação relacionada à omissão de receitas, reconhecendo sua inexistência; (ii) exonerou parte da glosa das despesas somente quanto ao equívoco reconhecido pela autoridade lançadora quanto à base de cálculo considerada; (iii) afastou a responsabilidade solidária atribuída às demais pessoas indicadas na autuação. Contra o acórdão, a Ponto interpôs recurso voluntário para discutir a parcela da autuação mantida, relativamente à glosa de despesas consideradas indedutíveis pela autoridade lançadora. O recurso voluntário aguarda processamento perante o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão de primeira instância administrativa, com o acolhimento parcial da impugnação apresentada.
h. Estágio do processo	(i) O recurso voluntário aguarda processamento perante o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF
i. Chance de perda	(i) Remota no valor de R\$ 183.705.618,24; e (ii) Possível no valor de R\$ 5.917.510,18.

j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor da contingência.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa da Companhia e impacto no resultado em montante relevante.

Processo nº 15746-726.976/2022-83 (Auto de Infração).	
a. Juízo	Secretaria da Receita Federal.
b. Instância	1ª - Instância – Administrativa.
c. Data de instauração	12/12/2022.
d. Partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: Movida Participações S.A.
e. Valores, bens ou	Em 31.03.2025, R\$ 32.417.388,48 (trinta e dois milhões, quatrocentos e
f. Principais fatos	Trata-se de autos de infração, por meio dos quais houve a constituição, em face da empresa, de crédito tributário envolvendo a contribuição ao PIS e a COFINS, com a glosa de créditos das contribuições que supostamente não se enquadrariam na definição de insumos à luz do art. 3º, II, das Leis nºs 10.637/02 e 10.833/03.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão de primeira instância administrativa desfavorável.
h. estágio do processo	Aguardando processamento do recurso voluntário perante o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF.
i. Chance de perda	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é	Desembolso de caixa.

k. Análise do Impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.
---	----------------------

Processo nº 15746-726.987/2022-63 (Auto de Infração).	
a. Juízo	Secretaria da Receita Federal.
b. Instância	1ª - Instância – Administrativa.
c. Data de instauração	12/12/2022.
d. Partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: Movida Locação de Veículos S.A.
e. Valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31.03.2025, R\$ 19.606.797,92 (dezenove milhões, seiscentos e seis mil, setecentos e noventa e sete reais e noventa e dois centavos).
f. Principais fatos	Trata-se de autos de infração, por meio dos quais houve a constituição, em face da empresa, de crédito tributário envolvendo a contribuição ao PIS e a COFINS, com a glosa de créditos das contribuições que supostamente não se enquadrariam na definição de insumos à luz do art. 3º, II, das Leis nºs 10.637/02 e 10.833/03. Apresentamos tempestivamente a impugnação, a qual foi julgada improcedente, sobrevindo a interposição de recurso voluntário pela empresa, aguarda processamento perante o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF.
g. Resumo das decisões de mérito proferidas	Decisão de primeira instância administrativa desfavorável.
h. estágio do processo	Aguardando processamento do recurso voluntário perante o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF.
i. Chance de perda	Possível.
j. motivo pelo qual o processo considerado relevante	Em um cenário adverso à Companhia, esta poderá vir a ser compelida ao recolhimento do crédito tributário, com impacto financeiro estimado em R\$18.297.767,52.

k. Análise do Impacto em caso de perda do processo	Em um cenário adverso à Companhia, esta poderá vir a ser compelida ao recolhimento do crédito tributário, com impacto financeiro estimado em R\$18.297.767,52.
---	--

Auto de infração (PAF) nº 15746-727.824/2022-06. (Execução Fiscal nº 5000010-28.2024.4.03.6133; Embargos à Execução Fiscal nº 5000484-96.2024.4.03.6133)	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal.
b. instância	1ª instância administrativa.
c. data de instauração	22/12/2022.
d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Receita Federal do Brasil. Autuada: CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 41.168.347,77 (quarenta e um milhões, cento e sessenta e oito mil, trezentos e quarenta e sete reais e setenta e sete centavos).
f. principais fatos	Trata-se de autos de infração, por meio dos quais houve a constituição, em face da empresa, de crédito tributário envolvendo exigências de contribuição previdenciária patronal, acrescidos de encargos e de multas isoladas. As exigências envolvem: (I) suposta impossibilidade de adoção do regime substitutivo para o recolhimento da contribuição previdenciária sobre a receita bruta ("CPRB"), na forma disciplinada pela Lei nº 12.546/11, sob o entendimento de que a atividade da empresa com a maior receita auferida para o ano de 2017 teria sido a locação (não desonerada) e não o transporte rodoviário coletivo de passageiros (onerada). Valor total da exigência de R\$ 24.908.434,90, sendo R\$ 12.368.714,12 de contribuição previdenciária patronal, R\$ 3.263.185,25 a título de juros de mora e, finalmente, R\$ 9.276.535,35 de multa de ofício; (II) a aplicação de multas isoladas por supostas prestações indevidas de informações a respeito da CPRB no registro P100 da EFD-Contribuições para o período de 01/2018 a 06/2018, bem como na EFD Reinf, relativamente ao período de 07/2018

	a 12/2018. Valor da exigência de R\$ 3.240.854,34 Os processo administrativo fiscal foi definitivamente encerrado, com a manutenção dos lançados. A União Federal ajuizou execução fiscal, que foi devidamente garantida por apólice de seguro garantia contratada pela empresa. A empresa, tempestivamente, apresentou os competentes embargos à execução fiscal à discussão judicial de apontados débitos, os quais se encontram em processamento em primeira instância.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
i. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Autos de infração – Processos Administrativos nºs 2270000038689, 2270000038700, 2270000038698, 2270000038684, 2270000038678, 2270000038692, 2270000038694 e 2270000038686 (Execuções Fiscais nºs 5000019-31.2024.8.24.0940 e 5000753-79.2024.8.24.0940).

a. juízo	Secretaria da Receita Estadual de Santa Catarina.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	09/12/2022.

d. partes no processo	Autuante: Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina. Autuada: Movida Locação de Veículos S/A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 121.868.895,04 (cento e vinte e um milhões, oitocentos e sessenta e oito mil, oitocentos e noventa e cinco reais e quatro centavos).
f. principais fatos	Autuações em decorrência de operações padrões da Secretaria da Fazenda em estabelecimentos da MOVIDA no Estado de Santa Catarina, consistentes (i) na exigência de multas por suposta ausência de inscrição no cadastro de contribuintes do Estado; e (ii) na exigência de ICMS, acrescido de multa de ofício e de juros, correspondente a suposta incidência do imposto na venda de veículos seminovos (integrantes do ativo imobilizado), sob o fundamento de que referida operação caracterizaria atividade de mercancia. A atividade da MOVIDA é de locação veículos e a venda de referidos bens, dentro do processo de renovação da frota operacional, não constitui atividade de mercancia, caindo por terra toda a presunção adotada pela autoridade fiscal para o lançamento do imposto. A MOVIDA, portanto, não é contribuinte do ICMS, não está obrigada a se cadastrar no Cadastro de Contribuintes da Secretaria da Fazenda deste Estado e, finalmente, está dispensada da emissão qualquer nota fiscal para movimentação de seus ativos. Outrossim, é importante destacar que foi encerrado o julgamento, pelo Plenário do STF, a respeito da discussão sobre a constitucionalidade do Convênio ICMS nº 64/2006, no que tange à incidência do ICMS na venda dos ativos imobilizados pelas empresas locadoras com menos de 12 meses, tendo prevalecido o entendimento adotado pelo Ministro Alexandre de Moraes, fixando-se a seguinte tese: “É constitucional a incidência do ICMS sobre a operação de venda, realizada por locadora de veículos, de automóvel com menos de 12 (doze) meses de aquisição da montadora.” Apesar de a tese ter sido específica quanto à incidência do

	ICMS na venda com menos de 12 meses, o que afastaria a incidência do imposto na venda dos ativos imobilizados com mais de 12 meses, constam dois pontos relevantes contidos no voto vencedor. Em primeiro lugar, o Ministro aponta no voto que “quando da revenda, os bens oriundos do ativo imobilizado perdem essa característica, passando a assumir o conceito de mercadoria”, o que, ao nosso ver, constitui uma impropriedade. Em segundo lugar, é adotado como razão de decidir o acórdão do Tribunal inferior submetido ao recurso extraordinário, em que referida Corte reforçou as questões referentes à habitualidade e à estrutura comercial adotada pelas locadoras para as vendas dos ativos. Os processos administrativos fiscais foram definitivamente encerrados com a manutenção dos lançados. O Estado de Santa Catarina ajuizou duas execuções fiscais, as quais foram recentemente garantidas por apólices de seguro garantia contratadas pela empresa. A empresa, tempestivamente, apresentará os competentes embargos à execução fiscal à discussão judicial de apontados débitos.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	As decisões administrativas foram pela manutenção dos autos de infração, sob a perspectiva de que a operação de venda de ativos imobilizados estariam sujeitos à tributação do ICMS.
h. estágio do processo	A empresa, tempestivamente, apresentará os competentes embargos à execução fiscal à discussão judicial de apontados débitos.
i. Chance de perda	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Desembolso de caixa.
k. Análise do Impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Auto de Infração nº 10340.721544/2021-44.	
a. juízo	Delegacia da Receita Federal do Brasil em São Paulo/SP.
b. instância	2ª instância administrativa.
c. data de instauração	19/11/2021.
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal do Brasil. Autuada: UAB Motors Participações Ltda.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 02/05/2025, R\$ 14.130.122,80 (quatorze milhões, cento e trinta mil, cento e vinte e dois reais e oitenta centavos).
f. principais fatos	Trata-se de Auto de Infração exigindo IOF nos períodos de janeiro de 2016 a dezembro de 2019, anteriores a compra da UAB Motors Participações Ltda. Em 06/06/2022 foi protocolizada petição destacando precedentes do CARF que concluíram que a apuração de saldos diários utilizados como base de cálculo do IOF não pode computar valores transacionados em período anterior ao prazo decadencial.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. Estágio do processo	Aguarda-se processamento da Impugnação na DRJ para julgamento.
i. Chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor da contingência.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

a. juízo	1ª Vara da Justiça Federal de Caçador - SC.
b. instância	1ª instância.
c. data de instauração	08/04/2019.
d. partes no processo	Requerente: Fazenda Nacional. Requerida: CVK Auto Comércio de Veículos Ltda.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 02/05/2025, R\$ 240.192.677,37 (duzentos e quarenta milhões, cento e noventa e dois mil, seiscentos e setenta e sete reais e trinta e sete centavos).
f. principais fatos	O objetivo do referido incidente consiste na desconsideração da personalidade das pessoas jurídicas integrantes do referido grupo econômico, dentre as quais a CVK foi indevidamente incluída, fatos ocorridos em período anterior à compra da CVK Auto Comércio de Veículos Ltda., com o objetivo de lhes estender os efeitos decorrentes da cobrança de honorários advocatícios fixados em 10% sobre o valor dado aos processos em referência, totalizando o montante de R\$ 164.795.302,43 (cento e sessenta e quatro milhões e setecentos e noventa e cinco mil e trezentos e dois reais e quarenta e três centavos). Ação distribuída por dependência ao processo nº 5002335-33.2012.4.04.7211. A CVK foi citada em 13.06.2019 e em 21.11.2019 protocolou manifestação, requerendo o reconhecimento da sua ilegitimidade passiva e ausência dos pressupostos previstos no artigo 50 do Código Civil para a desconsideração.

	da sua personalidade jurídica. Foi proferida decisão que determinou a suspensão do feito até o deslinde da ação cautelar fiscal n. 5005078-45.2014.4.04.7211, seja com a confirmação da sentença que extinguiu o feito sem resolução do mérito, com eventual anulação desta e reinício do procedimento de instrução naqueles autos, ou com a prolação de decisão de mérito. Em 01.09.2021, foi interposto o Agravo de Instrumento nº 5036350-15.2021.4.04.0000 pela Empresa para infirmar a suspensão dos autos até julgamento da ação cautelar. No entanto, em 14.10.2021, sobreveio acórdão que negou provimento ao recurso para determinar a suspensão do processo. Em 26.11.2021, a decisão transitou em julgado. Em 28.11.2022, foi proferido despacho determinando que se aguarde o trânsito em julgado dos recursos interpostos na cautelar fiscal a fim de evitar qualquer tumulto processual. Não há, desde então, novas movimentações processuais relevantes.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. Estágio do processo	Processo suspenso por decisão judicial até o julgamento da medida cautelar fiscal.
i. Chance de perda (provável, possível ou remota)	Remota.
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor da contingência.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa e impacto no resultado nas devidas proporções que cabem à CVK.

Processo 5005078-45.2014.4.04.7211.	
a. juízo	1ª Vara da Justiça Federal de Caçador - SC.
b. instância	2ª instância.
c. data de instauração	08/12/2014.

d. partes no processo	Requerente: Fazenda Nacional. Requerida: CVK Auto Comércio de Veículos Ltda.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 02/05/2025, R\$ 2.285.920.021,55 (dois bilhões, duzentos e oitenta e cinco milhões, novecentos e vinte mil e vinte e um reais e cinquenta e cinco centavos).
f. principais fatos	Trata-se de Medida Cautelar objetivando a indisponibilidade dos bens dos Réus para garantia da Execução Fiscal nº 5000075-75.2015.4.04.7211 que tem como pedido (i) desconsideração da personalidade jurídica as empresas; (ii) o reconhecimento da responsabilidade pessoal e solidária com todos os débitos; e (iii) decretar a indisponibilidade de acervo patrimonial de propriedade, assim como, de qualquer outro ainda encontrável, especialmente os doados ou entregues graciosamente a terceiros ou sob administração de interpostas pessoas, fatos ocorridos em período anterior à compra da CVK Auto Comércio de Veículos Ltda.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Ação julgada extinta sem resolução do mérito nos termos do artigo 485, IV do CPC em relação à CVK AUTO COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA e outros réus, tendo em vista a perda superveniente de pressuposto de desenvolvimento válido e regular do processo, eis que não respeitado o prazo de requerimento, com exceção dos requeridos Huaine Participações Ltda, Flávio Brandalise, Ivan Oreste Bonato e Saul Brandalise Júnior sobre os quais a demanda foi julgada procedente para decretar a indisponibilidade de seus bens fundada na responsabilidade solidária pelos tributos adimplidos. Interposto recurso de apelação pela União, foi mantida a decisão de extinção e provida parcialmente somente no que tange aos honorários advocatícios que devem ser fixados com base no proveito econômico da demanda. Em 28.07.2022, a União Federal opôs Embargos de Declaração, alegando a existência de evidências que tornariam o redirecionamento das Execuções Fiscais oportunos. No entanto, em 16.03.2023, foi proferida sentença rejeitando os embargos da União Federal. Insatisfeita, em 05.05.2023, a União Federal interpôs Recurso Especial, os quais encontram-se pendentes de julgamento, aguardando juízo de admissibilidade pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região.
h. Estágio do processo	Aguarda-se decisão final e o trânsito em julgado.
i. Chance de perda (provável,	Remota.

possível ou remota)	
j. Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Valor da contingência.
k. Análise do impacto em caso de perda do processo	Responsabilização da dívida, nas devidas proporções que cabem à CVK, com efeito caixa e resultado.

Auto de Infração (PAF) nº 10880-953.460/2024-11.	
a. juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil.
b. instância	1ª instância administrativa.
c. data de instauração	09/04/2024.
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal do Brasil. Autuada: JSL S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 18.313.016,05 (dezoito milhões, trezentos e treze mil, dezesseis reais e cinco centavos).
f. principais fatos	Trata-se de PER/DCOMPs transmitidos pela JSL, por meio dos quais ela utilizou créditos decorrentes de saldo negativo de IRPJ apurado no exercício de 2019, relativo ao ano-calendário de 2018. Com efeito, a d. Autoridade administrativa competente não confirmou o valor referente às retenções de IR realizadas pelas fontes pagadoras em decorrência de Juros sobre Capital Próprio – JCP remunerados à JSL (Código da Receita 5706). Em face do despacho decisório, foi apresentada manifestação de inconformidade, demonstrando que o valor total de Juros sobre Capital próprio por ela recebidos no anocalendário de 2018, relativos às empresas (i) Vamos Locação de Caminhões, Máquinas e Equipamentos S/A (CNPJ nº 23.373.000/0001-32); (ii) CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda. (CNPJ nº 10.965.693/0001-00); (iii) Movida Participações S/A (CNPJ nº 21.314.559/0001-66); e (iv) CS Brasil Frotas Ltda. (CNPJ nº 27.595.780/0001-16), correspondeu ao montante de R\$ 95.350.018,24 (noventa e cinco milhões, trezentos e cinquenta mil, dezoito reais e vinte e quatro centavos). Logo, aplicado o percentual de 15% (quinze por cento) sobre referido valor, relativo à alíquota do

	imposto de renda retido na fonte, atinge-se o montante de R\$ 14.302.502,72 (quatorze milhões, trezentos e dois mil, quinhentos e dois reais e setenta e dois centavos), que corresponde exatamente ao valor das parcelas não confirmadas pela autoridade administrativa por meio do despacho decisório impugnado. Com a manifestação de inconformidade foi juntada robusta prova documental do recebimento dos Juros sobre Capital Próprio, como: (i) guia de pagamento do tributo; (ii) informes de rendimentos; e (iii) atas de Assembleia realizadas pelas fontes pagadoras.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Após apresentação de manifestação de inconformidade, o processo foi encaminhado à Delegacia da Receita Federal de Julgamento para análise da defesa apresentada. O processo ainda se encontra em primeira instância administrativa.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Processo administrativo n. 10880-659.782/2024-69.	
a. juízo	Delegacia da Receita Federal de Julgamento /SP.
b. instância	1ª instância administrativa.
c. data de instauração	07/08/2024.
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal do Brasil. Autuada: Vamos Locação de Caminhões, Máquinas e Equipamentos S.A
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 18.286.621,45 (dezoito milhões, duzentos e oitenta e seis mil, seiscentos e vinte e um reais e quarenta e cinco centavos).

f. principais fatos	Manifestação de Inconformidade em face do Despacho decisório por meio do qual não se reconheceu o direito creditório no valor de R\$ 13.820.292,76, com origem em pagamento de Juros sobre Capital Próprio. Valor do débito na data da intimação do despacho decisório: R\$ 17.554.535,86. Esse valor do crédito corresponde a pagamento a maior sob o código de arrecadação 5706-02, que foi alocado para pagamento de IRRF a título de JCP pagos a acionistas domiciliados no exterior, com código de arrecadação 9453-02. Contra referido despacho decisório a Vamos apresentou manifestação de inconformidade, a qual aguarda julgamento.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Apresentação de manifestação de inconformidade. Aguardando julgamento.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Desembolso de caixa.
i. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Processo administrativo n. 10340-720.102/2024-23.	
a. juízo	Delegacia da Receita Federal de Julgamento de Recife/PE.
b. instância	1ª instância administrativa.
c. data de instauração	14/02/2024.
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal do Brasil. Autuada: Transportes Marvel S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 18.916.049,40 (dezoito milhões, novecentos e dezesseis mil, quarenta e nove reais e quarenta centavos).

f. principais fatos	Auto de infração em razão de suposta incorreção e inadequação dos procedimentos adotados, impondo a obrigação tributária que alcança o importe de R\$ 17.071.669,29 (na época da autuação) a título de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ e de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL. Em síntese, o Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil autuou a empresa em relação: i) aos ajustes realizados em sua contabilidade, decorrentes da exclusão das renúncias fiscais (benefícios fiscais) de ICMS da base de cálculo do IRPJ e da CSLL; e ii) a autuação também considerou que houve indevida compensação de prejuízos e base de cálculo negativa da CSLL, no 2º semestre de 2021, ao passo que a empresa teria utilizado saldo, para abatimento do lucro líquido ajustado pelas adições e exclusões previstas na legislação do imposto de renda, acima do limite legal de 30% (trinta por cento). Diante disso, foi apresentada impugnação visando anular o auto de infração lavrado em desfavor da empresa, com os seguintes pedidos principais a) reconhecimento da correção dos procedimentos contábeis adotados em face da exclusão das renúncias de ICMS da base de cálculo do IRPJ e da CSLL; e b) realização da recomposição do resultado, acolhendo-se o pedido de baixa para diligência.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Aguardando decisão da impugnação apresentada.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.
k. análise do impacto em caso de perda do processo	Desembolso de caixa.

Processo administrativo n. 13136.721809/2024-61.

a. juízo	Delegacia da Receita Federal de Julgamento de Ribeirão Preto/SP.
b. instância	1ª instância administrativa.

c. data de instauração	03/10/2024.
d. partes no processo	Autuante: Receita Federal do Brasil. Autuada: Transportes Marvel S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Em 31/03/2025, R\$ 10.138.278,77 (dez milhões, cento e trinta e oito mil, duzentos e setenta e oito reais e setenta e sete centavos).
f. principais fatos	Auto de infração em razão de suposta insuficiência no recolhimento da CPRB acerca dos fatos geradores ocorridos de 01/01/2020 até 31/12/2021, impondo-lhe a obrigação tributária que alcança o importe de R\$ 9.710.676,54 (na época da autuação). O Auditor-Fiscal baseou-se na ECF para aferir a receita de prestação de serviços de mercado interno, receita de transporte internacional e outras receitas da atividade geral, ponto sobre o qual gerou a divergência na base de cálculo da CPRB. Na ECF da contribuinte, muito embora o total das receitas esteja correto, uma grande parte do serviço de transporte internacional acabou constando em conta de serviços de mercado interno, reduzindo, na escrituração contábil, o montante de receita decorrente exatamente de transporte internacional, a qual deve ser excluída da base de cálculo da CPRB. Todavia, a empresa efetuou ajustes nos lançamentos fiscais, sendo que na EFD-Reinf constam as informações adequadas, porém estas não foram consideradas pela autoridade fiscal. Em síntese, pode-se destacar que a fiscalização considerou a base de cálculo da CPRB conforme valores em balancetes, ao invés de considerar os valores declarados na EFD-Contribuições. Em razão dessa autuação indevida, foi apresentada impugnação visando desconstituir o auto de infração lavrado em desfavor da empresa.
g. resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisões.
h. estágio do processo	Aguardando decisão da impugnação apresentada.
i. chance de perda (provável, possível ou remota)	Possível.
j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Impacto financeiro em caso de perda.

k. análise do impacto em caso de perda do processo

Desembolso de caixa.

4.5 - Valor total provisionado dos processos descritos no item 4.4

O valor total provisionado dos processos descritos no item 4.4 acima, em 31 de março de 2025 é de R\$ 79.901,65 (setenta e nove mil, novecentos e um reais e sessenta e cinco centavos).

4.6 - Processos sigilosos relevantes

Na data deste Formulário, não há processos relevantes que tramitam em segredo de justiça em que a Companhia ou suas controladas sejam parte.

4.7 - Outras contingências relevantes

Não existem outras contingências relevantes que não tenham sido divulgadas neste item 4 do Formulário de Referência.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos

5.1 - Política de gerenciamento de riscos

(a) Política Formalizada de Gerenciamento de Riscos

A Companhia adota uma política formalizada de gerenciamentos de riscos que foi revisada e aprovada pelo seu Conselho de Administração, em 09 de fevereiro de 2024. O referido documento encontra-se disponível no website de Relações com Investidores da Companhia em <https://ri.simpair.com.br/governanca-corporativa/estatuto-social-e-politicas/>.

(b) Objetivos e Estratégias da Política de Gerenciamento de Riscos

A Política de Gerenciamento de Riscos estabelece princípios, conceitos, diretrizes e responsabilidades sobre o processo de gestão de riscos corporativos, de forma a possibilitar a adequada identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação de riscos. Além disso, descreve as etapas deste processo de gestão para: (i) identificação dos eventos de risco, (ii) instrumentos utilizados para o gerenciamento dos riscos, (iii) estrutura organizacional de gerenciamento dos riscos e (iv) as responsabilidades de cada um dos envolvidos neste processo, estabelecendo limites para estas responsabilidades conforme os níveis de risco identificados.

(i) Riscos para os quais se busca proteção

A Companhia monitora os riscos descritos no item 4.1. deste formulário de referência e busca prevenir, mitigar e tratar os riscos que possam impactar as suas atividades e operações, o alcance dos seus objetivos e os padrões de geração de valor estabelecidos no seu plano estratégico. Tais riscos foram classificados em 8 (oito) principais grupos:

- **Riscos estratégicos:** são riscos associados às decisões estratégicas da Companhia para atingir os seus objetivos de negócios e/ou decorrentes da falta de capacidade ou habilidade da Companhia para proteger-se ou adaptar-se a mudanças no ambiente. Entre os riscos estratégicos, incluem-se a incapacidade de captar recursos financeiros suficientes para custear a totalidade dos investimentos previstos e para financiar sua estratégia de expansão.
- **Riscos operacionais:** São aqueles decorrentes da inadequação, falha, deficiência ou fraude nos processos internos, pessoas ou ambiente de tecnologia, ou ainda relacionados a situações de força maior, que possam dificultar ou impedir o alcance dos objetivos da Companhia. Estes riscos estão associados tanto à execução das atividades da Companhia (relacionadas aos seus objetos sociais), bem como às demais áreas administrativas de suporte. Entre os riscos operacionais, incluem-se impactos relevantes de incidentes de segurança cibernética, falhas nos sistemas, falta de informatização nos processos e decisões desfavoráveis em processos judiciais e/ou administrativos.
- **Riscos de mercado:** são definidos como a possibilidade de ocorrência de perdas resultantes da movimentação nos valores de mercado de posições detidas pela Companhia, considerando, inclusive, os riscos das operações sujeitas à variação cambial, inflação, das taxas de juros, dos preços de ações e dos preços de mercadorias (commodities). A Companhia define regras próprias para essa modalidade de risco na Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado (política apartada).
- **Riscos de liquidez:** são definidos como a possibilidade de a Companhia cumprir com as obrigações assumidas nos prazos acordados, inclusive as decorrentes de vinculações de garantias, sem afetar suas operações diárias e sem incorrer em perdas significativas.
- **Riscos de crédito:** são a possibilidade de ocorrência de perdas associadas ao financiamento

concedido aos clientes na operacionalização dos negócios, além dos riscos de contraparte assumidos nas operações de tesouraria (aplicação financeira, empréstimo, gestão da dívida, cobrança e recuperação).

- Riscos de imagem: são decorrentes das práticas internas, de outros riscos e fatores externos que possam gerar uma percepção negativa das empresas por parte dos clientes, acionistas, investidores, parceiros comerciais e demais partes interessadas (“terceiros”), em suma, que possam gerar danos à reputação, credibilidade e marca da Companhia, com consequentes perdas financeiras relevantes.
- Riscos de conformidade (compliance): decorrem da inobservância das leis e normas aplicáveis aos negócios da Companhia, principalmente, mas não se limitando à Lei nº 12.846/2013, conhecida como Lei Anticorrupção e respectivo regulamento - Decreto nº 11.129/22 e a Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, o que pode acarretar perda financeira por meio do pagamento de multas, indenizações, bem como acarretar danos à imagem e à credibilidade da Companhia no mercado. Entre os riscos de conformidade, inclui-se a possibilidade das controladas da Companhia não conseguirem obter ou renovar suas licenças e alvarás para as respectivas operações.
- Risco Socioambiental: riscos relacionados aos problemas e processos sociais e ambientais relevantes; potenciais danos gerados ao meio ambiente, às relações sociais e às comunidades relacionadas com as atividades econômicas das empresas controladas pela Companhia.

(ii) Instrumentos utilizados para proteção

A Companhia define a necessidade de instrumentos utilizados para proteção de seus riscos de acordo com as seguintes etapas: (i) identificação do risco, (ii) avaliação e análise dos riscos, (iii) tratamento dos riscos, que incluir definição da forma de monitoramento, comunicação às partes envolvidas e forma de mitigar (incluindo a definição de contratação de instrumentos de proteção). O processo de gerenciamento de riscos está detalhado na Política de Gerenciamento de Riscos.

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia utilizava o monitoramento e acompanhamento, por órgãos e processos internos e, quando necessário, com apoio de prestadores de serviços externos, como ferramenta de gerenciamento dos riscos operacionais, de liquidez, de crédito, de imagem e de conformidade.

Já o risco de mercado (cambial e juros), era gerenciado por meio de instrumentos financeiros derivativos (i.e. contratos de swap) não especulativos para proteção da sua exposição à variação desses fatores de risco decorrentes de certos empréstimos e financiamentos.

(iii) Estrutura organizacional de gerenciamento de riscos

A estrutura organizacional de gerenciamento de riscos é composta pelos seguintes órgãos e funções:

O **Conselho de Administração**: Recebe o reporte das situações de gerenciamento de riscos do Comitê de Auditoria e do Diretor Presidente. É responsável por avaliar periodicamente a exposição dos riscos aos quais a Companhia está exposta, a eficácia dos sistemas de gerenciamento de riscos, controles internos e do sistema de integridade/conformidade (*compliance*). Caberá, ainda, ao Conselho de Administração:

- (i) zelar para que a Diretoria possua mecanismos e controles internos para conhecer, avaliar e controlar os riscos, a fim de mantê-los em níveis compatíveis com os limites fixados, incluindo o programa de integridade da Companhia, visando o cumprimento de leis, regulamentos e normas externas e internas;
- (ii) validar o nível de apetite a riscos da Companhia aprovado pela Administração;

- (iii) deverá garantir que o Comitê de Auditoria tenha orçamento próprio para a contratação de consultores para assuntos contábeis, jurídicos ou outros temas, quando necessária a opinião de um especialista externo;
- (iv) aprovar a presente política e futuras revisões;
- (v) aprovar as atribuições da área de Auditoria Interna.

Administração: Cabe aos Administradores responsáveis por cada respectiva área de negócio da Companhia a atribuição de atuar diretamente no gerenciamento de riscos, entendendo e se responsabilizando pelas seguintes etapas: a identificação, avaliação, tratamento e monitoramento. Os Administradores se reportam ao Diretor Presidente.

Assim, considerando o papel dos gestores no processo de gerenciamento de riscos e controles internos, cabe à Administração:

- (i) assegurar a implementação dos planos de ação definidos para tratamento dos riscos;
- (ii) auxiliar a Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade nos processos de identificação e desenvolvimento dos portfólios de riscos, respondendo aos questionários de auto avaliação de riscos e possibilitando o mapeamento dos processos sob sua responsabilidade;
- (iii) desenvolver e executar planos de ações para as falhas, ausências e insuficiências identificadas dentro do prazo adequado para cada apontamento formalizado pela Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade;
- (iv) justificar a impossibilidade de atendimento de um plano de ação e/ou atraso no atendimento de um;
- (v) justificar eventual assunção de risco para validação pela estrutura de governança;
- (vi) prestar esclarecimentos sob a condução do gerenciamento dos riscos sob sua responsabilidade ao Comitê de Auditoria, sempre que solicitado;
- (vii) prestar as necessárias atualizações sobre os riscos da sua atividade à Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade.

Diretoria: É de responsabilidade de cada diretoria executiva:

- (i) garantir e facilitar o acesso dos membros do Conselho de Administração, dos Comitês, do Conselho Fiscal (quando instalado), das auditorias interna e externa e dos órgãos de assessoramento, às instalações da Companhia e às informações, aos arquivos e aos documentos comprovadamente necessários ao desempenho de suas funções;
- (ii) garantir que todos os seus liderados estejam em dia com os treinamentos obrigatórios.

Cada Diretoria executiva se reporta ao Diretor Presidente.

Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade (ou Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade): A Simpar mantém uma Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade, responsável por liderar o trabalho de monitoramento dos riscos de conformidade com o objetivo de identificar, mitigar e prevenir referidos riscos estratégicos, operacionais, de imagem, socioambiental e de conformidade, bem como orientar os funcionários da empresa e terceiros sobre as normas internas da do Grupo Simpar.

A Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade da Simpar designa pessoas específicas para desempenhar funções de controles internos, riscos e conformidade e dedicar-se exclusivamente a cada sociedade do Grupo.

São suas principais atribuições dessa Diretoria, desempenhadas por meio da Funções de Controles Internos, Riscos e Conformidade:

- i. monitorar as não conformidades com as leis e regulamentos aplicáveis;
- ii. atualizar as diretrizes do Código de Conduta sempre que necessário e disseminá-las entre funcionários;
- iii. atualizar as diretrizes do Código de Conduta de Terceiros sempre que necessário e disseminá-las;
- iv. Informar ao Comitê de Ética e Conformidade: a) situações que caracterizem um risco de conformidade e de imagem para a Companhia, b) informações sobre as denúncias recebidas pelo Canal de Denúncia e status das investigações de acordo com a matriz aprovada pelo Comitê de Auditoria; c) as sugestões de alteração das Políticas Anticorrupção da Companhia; d) eventuais descumprimentos das Políticas Anticorrupção da Companhia e validar a aplicação de medidas disciplinares sobre referidos descumprimentos; e) informações sobre doações e patrocínios à órgãos da Administração Pública para validação;
- v. avaliar, investigar e tratar as denúncias recebidas pela empresa terceirizada que administra o canal da Companhia que tratem sobre (i) desvios de conduta, (ii) descumprimento do Código de Conduta, das Políticas Anticorrupção ou dos demais procedimentos da Companhia; (iii) situações de conflito de interesses;
- vi. reportar o status dos planos de ação para ações preventivas e a aplicação de eventuais medidas disciplinares;
- vii. apoiar os administradores na definição dos planos de ações necessários para tratamento dos riscos e assegurar a implementação destes planos
- viii. apoiar o departamento jurídico na avaliação das cláusulas de conformidade/compliance dos contratos da Companhia;
- ix. avaliar e apontar os riscos para validação da diretoria das obrigações que envolvam o tema conformidade/compliance impostas por clientes e terceiros.

Comitê de Auditoria Estatutário: Supervisiona a qualidade e integridade dos relatórios financeiros, a aderência às normas legais, estatutárias e regulatórias, a adequação dos processos relativos à gestão de riscos e as atividades da auditoria interna e dos auditores independentes. O Comitê de Auditoria se reporta ao Conselho de Administração. O Comitê de Auditoria acompanha os temas:

- (i) opinar sobre a contratação, avaliação e destituição dos serviços de auditoria independente;
- (ii) avaliar as informações trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras;
- (iii) avaliar e opinar sobre o relatório de controles internos emitidos pelos auditores independentes e propor recomendações à administração e Conselho de Administração;
- (iv) acompanhar as atividades da Área de Controles, Internos Riscos e Conformidade da Companhia, podendo receber ou solicitar reportes da Diretoria de Controles, Internos Riscos e Conformidade sobre a execução e cumprimento do Programa de Conformidade da Companhia. Assessorar o Conselho na avaliação, sobre a efetividade das atividades e propor recomendações, sempre que necessário, quanto a atividades, estrutura, qualificação e orçamento para apreciação da Diretoria e do Conselho de Administração;

- (v) assessorar o Conselho de Administração no gerenciamento de riscos e monitorar as exposições de risco, de acordo com a Política de Gerenciamento de Riscos da Companhia;
- (vi) avaliar, monitorar, e recomendar à administração a correção ou aprimoramento das políticas internas da Companhia, incluindo a política de transações entre partes relacionadas, a Política de Gerenciamento de Riscos, o Código de Conduta, os demais normativos do Programa de Conformidade da Companhia;
- (vii) receber e tratar informações acerca do descumprimento de dispositivos legais e normativos aplicáveis à Companhia, além de regulamentos e códigos internos, incluindo potenciais violações à Lei nº 12.846/2013 – Lei Anticorrupção – e demais leis que proíbem práticas de suborno, fraude, oferecimento ou recebimento de vantagem indevida, bem como recomendar e verificar a aplicação de medidas disciplinares pelas áreas responsáveis, ou, no caso de denúncias contra diretores da Companhia, pelo Conselho de Administração;
- (viii) elaborar relatório anual resumido, a ser apresentado exclusivamente ao Conselho de Administração, contendo a descrição de: (a) suas atividades, os resultados e conclusões alcançados e suas recomendações feitas; e (b) quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da companhia, os auditores independentes e o Comitê de Auditoria em relação às demonstrações financeiras da companhia;
- (ix) acompanhar e avaliar se as transações com partes relacionadas estão sendo realizadas dentro de condições de mercado, nos termos da política de transações com partes relacionadas vigente da Companhia. Para o desempenho de suas funções, o Comitê de Auditoria disporá de autonomia operacional e dotação orçamentária, dentro de limites aprovados pelo Conselho de Administração, nos termos do Estatuto Social da Companhia;
- (x) Avaliar anualmente a estrutura e orçamento da área de Auditoria Interna, a fim de que sejam suficientes ao desempenho das suas funções;
- (xi) Reportar o resultado das atividades da área de Auditoria Interna ao Conselho de Administração.

Auditoria Interna: Trata-se de estrutura independente que atua com apoio de empresa terceira para o desempenho de suas funções. O plano de trabalho anual é avaliado e aprovado pelo Comitê de Auditoria e pelo Conselho de Administração. A Auditoria Interna é responsável por:

- i. monitorar a qualidade e a efetividade dos processos de gerenciamento de riscos e de governança, bem como dos controles internos da Companhia e do cumprimento das normas e regulamentos associados às suas operações;
- ii. fornecer ao Comitê de Auditoria avaliações independentes, imparciais e tempestivas;
- iii. consolidar, avaliar, monitorar e comunicar os riscos da Companhia ao Comitê de Auditoria;
- iv. aferir a qualidade e a efetividade dos processos de gerenciamento de riscos, controle e governança da companhia.

A Auditoria Interna deverá reportar suas atividades ao Comitê de Auditoria que, por sua vez, se reportará ao Conselho de Administração.

Alternativamente à constituição de área própria de Auditoria Interna, a Companhia poderá contratar auditor independente registrado na CVM para executar essa função.

Comitê de Ética e Conformidade: Reporta ao Comitê de Auditoria e é responsável por assessorar o Conselho de Administração, a Diretoria Executiva e a Diretoria de Controles Internos, Riscos e

Conformidade, da Companhia:

- (i) no cumprimento, disseminação e atualização do Código de Conduta e normas internas da Companhia;
- (ii) na recomendação e acompanhamento de ações preventivas para os casos de violação à legislação nacional aplicável aos negócios da Companhia, principalmente o cumprimento da Lei nº 12.846/2013 – Lei Anticorrupção – e demais leis que proíbem práticas de suborno, fraude, oferecimento ou recebimento de vantagem indevida;
- (iii) na avaliação da eficiência e da eficácia dos requisitos legais do Programa de Integridade, exigidos pelo Decreto nº 11.129/22 e demais normas do Ministério de Estado da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União – CGU, visando enraizar a cultura de conformidade, a mitigação e a prevenção de riscos e prejuízos;
- (iv) na validação de sugestões de alteração das Políticas Anticorrupção da Companhia;
- (v) na validação pedidos de doações e patrocínios à órgãos da Administração Pública;
- (vi) na avaliação dos casos relevantes que envolverem ações e omissões dos colaboradores da Companhia e de terceiros, fornecedores, prestadores de serviços, parceiros e consultores de negócios que mantenham alguma relação com a Companhia,
- (vii) no acompanhamento dos indicadores relacionados ao Programa de Conformidade e sugerir melhorias e ajustes para os resultados identificados.

(c) Adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política de gerenciamento de riscos

A Companhia separa áreas, funções e profissionais, definindo de forma clara as responsabilidades de cada um e estabelecendo limites para estas responsabilidades, conforme descritas na seção (b) acima. Cabe ao Conselho de Administração avaliar periodicamente a eficácia dos sistemas de gerenciamentos de riscos, controles internos e do sistema de conformidade, ao Comitê de Auditoria avaliar a efetividade e suficiência dos sistemas e controles de gerenciamento de riscos e, finalmente, cada Diretoria, em conjunto com a Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade avaliar o ambiente de controle a fim de assegurar a governança de gestão de riscos da Companhia, apoiando os Administradores na definição dos planos de ação necessários para tratamento dos riscos e assegurar a implementação destes planos.

A área de Auditoria Interna também é responsável por monitorar a qualidade e a efetividade dos processos de gerenciamento de riscos, controle e governança da Companhia, reportando-se ao Conselho de Administração por meio do Comitê de Auditoria.

Adicionalmente, a Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade da Simpar reporta à Administração, Comitê de Auditoria e demais comitês e órgãos internos da Companhia.

O Comitê de Auditoria tem competência para tratar dos assuntos de responsabilidade da Auditoria Interna e da Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade. Sua criação e atribuições foram aprovadas pelo Conselho de Administração, e seu orçamento será avaliado e aprovado pelo mesmo órgão durante o exercício social corrente.

Além disso, as práticas de gerenciamento de riscos adotadas pela Companhia são revisadas ao menos uma vez ao ano e sempre que necessário pela Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade, sendo que as revisões deverão ser submetidas ao Comitê de Auditoria e ao Conselho de Administração.

Dessa forma, a Administração entende que sua estrutura operacional e de controles internos é adequada, eficaz e eficiente para a verificação da efetividade da política adotada, considerando o seu porte e seus objetivos operacionais e estratégicos. Além disso, a Companhia realiza investimentos financeiros contínuos de forma a melhorar a performance de seu sistema de controles internos e a adequar-se às melhores práticas e manter seu negócio sustentável.

5.2 - Descrição dos controles internos

a. As principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Companhia possui em sua estrutura organizacional áreas de Auditoria Interna, Controles Internos, Gestão de Riscos e Compliance que, dentre outras responsabilidades, são responsáveis pelo estabelecimento, pela manutenção e pela avaliação contínua dos desenhos e eficácia do ambiente de controles internos da Companhia e suas controladas, incluindo os controles mitigatórios de riscos e de conformidade. Em seu escopo funcional, as áreas supracitadas tem como principais atividades: (a) implantar e gerir o Canal de Ética e investigações de fraudes; (b) criar e executar Plano de Auditoria Interna com foco em controles internos adequação às leis e políticas internas; (c) realizar acompanhamento dos planos de ação dos relatórios de Auditoria Interna; (d) disseminar a cultura de controles internos e integridade corporativa; (e) mapear os riscos inerentes ao negócio; (f) auxiliar na implantação de planos de ação; (g) reportar à administração a matriz de riscos corporativos; e (h) implementar, monitorar e garantir a efetivação do Programa de Integridade da Companhia.

O ambiente de controles internos da Companhia foi desenhado para fornecer segurança razoável quanto à confiabilidade do processo de preparação e divulgação das demonstrações financeiras, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) emitidas pelo International Accounting Standard Board - IASB.

A Companhia possui um Comitê Estatutário de Auditoria (Comitê de Auditoria) responsável, entre outras atribuições, por assessorar a administração na seleção do auditor independente, revisar os escopos de auditoria independente e da auditoria interna, avaliar a permissibilidade de outros serviços prestados por nosso auditor independente e monitorar o nosso ambiente de controles internos de forma contínua.

O processo de avaliação dos controles internos da Companhia prevê atuação conjunta das áreas de negócio para validação dos riscos, mapeamento dos processos e validação de controles aplicáveis que visam a mitigação dos riscos que podem afetar a capacidade da Companhia em iniciar, autorizar, registrar, processar e divulgar informações.

Devido às limitações inerentes, os controles internos sobre os relatórios financeiros podem não prevenir ou não detectar erros. Além disso, as projeções sobre qualquer avaliação de efetividade para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles podem se tornar inadequados devido às mudanças nos negócios da Companhia.

b. as estruturas organizacionais envolvidas

A Diretoria de Controladoria é a área responsável pela elaboração das demonstrações financeiras e que se reporta diretamente para a Vice Presidência de Finanças e diretoria de relações com investidores.

A Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade avalia periodicamente os controles internos aplicáveis que visam a mitigação e detecção de irregularidades e/ou falhas que possam acarretar a formalização de registros contábeis errôneos, a fim de assegurar a efetividade e eficácia operacional de tais controles. Para as exceções identificadas, são definidos em conjunto com os gestores dos processos os planos de ação necessários para o tratamento dos riscos e implementação destes planos.

Por sua vez, o Comitê de Auditoria supervisiona o processo de avaliação de controles internos executada pela Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade por meio de reuniões periódicas para apresentação e reporte dos resultados dos trabalhos e respectivos planos de remediação

estabelecidos pelos responsáveis dos processos da Companhia.

c. se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade identifica os riscos e controles, conforme disposto no item 5.1.(b) acima. A auditoria interna elabora o plano e efetua testes de eficiência dos controles. As deficiências são reportadas para o gestor responsável pelo processo avaliado, que apresenta o(s) plano(s) de ação adequado(s) e estipula prazos para o cumprimento do(s) mesmo(s). Ademais, como já mencionado, o Comitê de Auditoria supervisiona o processo de avaliação de controles internos executado pela Área de Controles Internos, Riscos e Conformidade, os trabalhos da auditoria interna, bem como os respectivos planos de remediação estabelecidos pelos responsáveis dos processos da Companhia.

d. deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Em conexão com o exame das demonstrações financeiras da Companhia e suas controladas em 31 de dezembro de 2024, conduzido de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria e com o objetivo de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras, os auditores externos não identificaram deficiências significativas.

(e) Comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

Os auditores externos obtiveram entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria e conduziram procedimentos de auditoria apropriados às circunstâncias em conexão com as demonstrações financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e com o objetivo de determinar a natureza, oportunidade e extensão da aplicação dos procedimentos de auditoria, mas não para fins de expressar uma opinião específica sobre esses controles internos. Durante este trabalho, os auditores independentes não identificaram deficiências significativas.

5.3 - Programa de integridade

Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:

- (a) se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificando, em caso positivo:**

A Companhia possui um Programa de Conformidade, que também é aplicável a todas as suas empresas controladas. O Programa tem o objetivo de prevenir, detectar e remediar a ocorrência de desvios, fraudes, irregularidade e atos ilícitos, principalmente no ambiente público, bem como fortalecer os princípios éticos e padrões de transparência dentro do Grupo Simpar. Conheça mais sobre o Programa de Conformidade no site <https://simpar.com.br/conformidade/>.

De modo a orientar a interação da Companhia com a Administração Pública, o Programa de Conformidade foi construído com base nos ditames do Decreto nº 11.129/2022, que regulamenta a Lei nº 12.846/2013 (Lei Anticorrupção), e nos pilares e normas estabelecidas pela Controladoria Geral da União – CGU, também considerando as disposições previstas em outras legislações aplicáveis aos negócios da Companhia, como por exemplo: (i) Lei nº 9.613/1998 (Lei de Lavagem de Dinheiro); (ii) Lei nº 12.529/2011 (Lei de Defesa da Concorrência); (iii) Decreto-Lei nº 2.848/1940 (Código Penal); (iv) Lei nº 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa); (v) Lei 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

Nesse sentido, o Programa de Conformidade da Simpar e de suas controladas, incluindo a Companhia, tem como normativos internos principais as seguintes políticas, todas aprovadas pelo Conselho de Administração da Companhia e implementadas diariamente no dia-a-dia de suas atividades: (i) Código de Conduta; e (ii) Política Anticorrupção, composta pelas seguintes políticas (doravante denominadas “Políticas Anticorrupção”): Brindes, Presentes, Entretenimento e Hospitalidade; Doações e Patrocínios; Participação em Licitações Públicas e Interação com o Poder Público.

Todos os referidos documentos foram revisados em 2023 pelos órgãos de governança: Comitê de Ética e Conformidade e aprovados pelo Conselho de Administração.

- (i) os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas**

A Companhia descreve a seguir as principais políticas e procedimentos de integridade adotados no âmbito do Programa de Conformidade da Simpar e suas controladas, que inclui a Companhia:

- **Código de Conduta:** O Código de Conduta da Companhia foi aprovado em reunião de seu Conselho de Administração, realizada em 09 de fevereiro de 2024 (“**Código de Conduta**”) é aplicável a todos os seus conselheiros, diretores, gerentes, colaboradores, estagiários, trainees, prestadores de serviço, fornecedores, parceiros de negócios, consultores e terceiros em geral. O Código de Conduta é composto por um conjunto de orientações sistematizadas que retratam os valores da Companhia e que devem nortear sua atuação. Os assuntos tratados no Código de Conduta incluem, sem limitação: (i) nossos inegociáveis; (ii) cumprimento de leis e regulamentos; (iii) respeito aos direitos humanos e às relações de trabalho; (iv) condutas esperadas do colaborador; (v) combate à corrupção; (vi) conflito

de interesses; (vii) doações e patrocínios; (viii) presentes, brindes, entretenimento e hospitalidade; (ix) relações com o ambiente externo; (x) descumprimento e medidas disciplinares; e (xi) Linha Transparente e (xii) Canal de denúncia.

- Código de Conduta de Terceiros: O Código de Conduta de Terceiros do Grupo Simpar impõe a esse público as regras e obrigações que deverão se comprometer na relação estabelecida com a Companhia. Trata-se do compromisso com a conformidade à legislação, com o comportamento ético, transparente e íntegro com a sustentabilidade inclusive nas relações dos terceiros com a sua cadeia de valor, para que se estejam alinhados com os objetivos e práticas da Companhia.
- Política de Doações e Patrocínios: Aplica-se a todos os colaboradores, independente do cargo ou função, bem como a qualquer pessoa, física ou jurídica, interessada em receber doação ou patrocínio da própria Companhia e/ou do Instituto Júlio Simões. A Política de Doações e Patrocínios define as diretrizes que devem ser observadas a fim de manter registros que garantam a rastreabilidade do processo, a observância da legislação vigente, a ausência de conflito de interesse e o atendimento das premissas estabelecidas pela Companhia.
- Política de Participação em Licitação Pública: Aplica-se a todos os colaboradores das empresas, e define as diretrizes, proibições e regramentos que devem ser observados quando estes estiverem atuando em processos de licitações públicas, além de estabelecer premissas para que a empresa participe de certames.
- Política de Interação com o Poder Público: Aplica-se a todos os colaboradores e terceiros que atuem em seu nome, define as diretrizes, proibições e regramentos que devem ser observados no exercício de atividades e sempre que interagirem com os membros da Administração Pública em todas as suas esferas – Legislativo, Judiciário e Executivo, a fim de garantir o cumprimento da legislação aplicável e evitar a ocorrência de fraudes, corrupção e outros ilícitos.
- Política de Brindes, Presentes, Entretenimento e Hospitalidades: Companhia aplica a Política de Brindes, Presentes, Entretenimento e Hospitalidades a todos os colaboradores e terceiros, definindo as diretrizes e orientações que devem ser observadas durante o oferecimento e recebimento de brindes presentes, hospitalidades e entretenimento, com regras especiais aplicáveis a órgãos da Administração Pública.
- Linha Transparente: Canal dedicado ao recebimento de dúvidas, solicitações e/ou sugestões de melhoria sobre o Código de Conduta, normas internas e as políticas da Companhia, bem como a comunicações previstas pelas Políticas Anticorrupção. Esse canal está disponível por meio do telefone 0800 726 7250 (atendimento das 8h00 às 17h48), ou pelo e-mail conformidade@simpar.com.br, por qualquer colaborador, fornecedor, prestador de serviços, terceirizados, clientes e outras partes interessadas;
- Canal de Denúncia: atendido por empresa totalmente independente, visando dar maior credibilidade ao anonimato do denunciante e tornar mais eficiente o retorno da apuração da denúncia. Este canal está acessível ao público interno e externo. O Canal de Denúncia da Companhia funciona 24 (vinte e quatro) horas por dia e 7 (sete) dias por semana, sendo conferido ao denunciante a possibilidade de formalizar sua denúncia pelos seguintes canais de comunicação: telefone e site, administrados exclusivamente por empresa terceirizada. O anonimato é garantido ao denunciante de boa-fé, bem como a possibilidade do acompanhamento da tratativa da denúncia de forma independente por meio de número de protocolo. O fluxo de funcionamento garante a imparcialidade e a não ocorrência de conflitos de interesse no recebimento das denúncias, principalmente em caso de

denúncias em face da alta administração, Conselho de Administração, Comitê de Ética e Conformidade e membros da Área de Compliance.

Após a conclusão da apuração das denúncias o fluxo prevê duas frentes de atuação e utilizando a ferramenta própria: (i) a documentação e tratativa de planos de ação (corretivos, preventivos e/ou de melhoria de processos) e (ii) apontamentos para a célula de Controles Internos e Riscos visando atuar na melhoria dos controles internos e atuar de forma preventiva.

- Processo de Homologação de Terceiros: para que os objetivos do Programa de Conformidade sejam de fato atingidos, o mesmo padrão adotado pela Companhia deve ser exigido dos terceiros com os quais ela se relaciona, desta forma, a empresa aplica o processo de homologação e faz a gestão do monitoramento dos mesmos e impõe obrigações para execução do contrato firmado com a Companhia. Referido processo possui níveis de aprofundamento de avaliação que variam de acordo com o risco representado pelo terceiro.

No momento do cadastro do terceiro no sistema da Companhia, para que ele possa prestar o serviço ou fornecimento, são realizadas consultas que permitem avaliar a sua regularidade mínima, como: cadastro da situação da empresa (CNPJ); inscrição estadual/municipal; certidão de regularidade de tributos Municipais, Estaduais e Federais; certidão de regularidade com a Seguridade Social, cadastro de empresas punidas ou impedidas de contratar com a administração Pública (CEIS e CENEP), pesquisa em lista de trabalho escravo.

Ainda no momento do cadastro, o terceiro responde a um questionário que visa identificar a criticidade da sua atividade e do negócio que manterá com a Companhia. Por fim, ele deve ler e declarar ciência do Código de Conduta de Terceiros, da Companhia, também validado pelo Conselho de Administração.

Caso terceiros sejam identificados como “de alto risco” em razão da natureza e/ou da relação de contratação, eles são submetidos a um questionário de homologação de terceiros (*due diligence*), avaliação de documentos, pesquisas (mídia e processos judiciais e administrativos) e assinatura de declaração de conformidade. A Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade da própria Companhia é responsável por realizar pesquisas complementares, avaliar as respostas prestadas no questionário e apontar os riscos da contratação.

A Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade da Companhia monitora periodicamente o cumprimento e execução do Programa de Conformidade por parte da Companhia, suas controladas, funcionários, administradores colaboradores e terceiros realizando, entre outras atividades: (i) avaliação das doações e patrocínios a órgãos públicos e privados; (ii) avaliação de todas as cláusulas de conformidade dos contratos da Companhia; (iii) condução de processo de homologação/*due diligence*/similares que são aplicados quanto a terceiros contratados pela Companhia; (iv) promoção da transparência das informações prestadas; (v) orientações em caso de dúvidas sobre o Programa de Conformidade; (vi) emissão de pareceres sobre as algumas obrigações legais aplicáveis aos negócios da companhia; e (vii) homologação de terceiros que são contratados pela Companhia para prestarem serviços que compreendem interação com órgãos públicos.

No momento da integração (contratação) todos os novos colaboradores recebem um treinamento sobre os principais pontos do Programa de Conformidade e Privacidade de Dados Pessoais.

A Companhia possui treinamentos obrigatórios a todos os colaboradores que abrangem o Código de Conduta, as Políticas Anticorrupção, os Canais de Comunicação do Programa. Além, disso, a Diretoria de Controles, Internos Riscos e Conformidade realiza treinamentos complementares, presenciais e online, a todos os seus colaboradores, independente do cargo, para reforçar os temas tratados nos

treinamentos obrigatórios.

Todos os processos relacionados ao Programa de Conformidade são revisados com periodicidade não superior a 2 anos, sendo que, dos resultados dessas revisões, são implementados os eventuais ajustes dos processos e dos normativos internos da adotados pela Companhia.

Além dos procedimentos acima, a Companhia realiza anualmente a avaliação dos riscos junto à gestores avaliando a probabilidade de efetivação das referidas consequências e seu impacto em caso de eventual ocorrência. Após a identificação dos riscos, os mesmos são gerenciados, na forma descrita no item 5.1 deste Formulário de Referência, de acordo com sua criticidade e avaliadas as melhores alternativas para mitigação, definição de controles ou aceitação do risco cujo impacto seja menor que o custo-benefício de seu gerenciamento.

(ii) as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes

As estruturas organizacionais envolvidas no funcionamento e eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, incluindo o Programa de Conformidade da Companhia, são a Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade, a área de Auditoria Interna e o Comitê de Auditoria da Companhia, cujas atribuições são previstas na Política de Gerenciamento de Riscos da Companhia, aprovada pelo seu Conselho de Administração em 09 de fevereiro de 2024, e estão descritas no item 5.1 acima.

A independência e autonomia da Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade, são garantidas através do dever de reporte ao Comitê de Auditoria, que mantém reporte ao Conselho de Administração.

A Diretoria de Controles, Internos Riscos e Conformidade, tem como missão zelar pelo cumprimento de leis, regulamentações, autorregulações, normas internas e os mais altos padrões éticos, orientando e conscientizando quanto à prevenção de atividades e condutas que possam ocasionar riscos à instituição, clientes, colaboradores, acionistas, fornecedores e sociedade, permitindo o crescimento sustentável e a melhoria contínua dos negócios da Companhia.

A Diretoria de Controles, Internos Riscos e Conformidade e o Comitê de Ética e Conformidade são responsáveis por monitorar o funcionamento e a eficiência do Programa de Conformidade da Companhia e se reportam ao Comitê de Auditoria.

O Comitê de Ética e Conformidade, por sua vez, é órgão consultivo da Companhia, que assessora o Comitê de Auditoria, a Diretoria Executiva e o principal responsável pela manutenção do Programa de Conformidade de forma adequada à estrutura de negócios da Companhia, com base na legislação aplicável, melhores práticas de mercado e sustentabilidade.

O Comitê de Auditoria da Companhia é órgão de assessoramento do Conselho de Administração e, com relação a temas de conformidade e integridade, tem como objetivo fiscalizar o cumprimento do Código de Conduta, bem como das políticas e demais normas internas das Empresas do grupo, assim como em todas as questões que envolverem violações aos valores éticos da Companhia, visando enraizar a cultura de conformidade e ética, a mitigação de riscos e prejuízos e a observância da legislação vigente, conforme determina o seu Regimento Interno.

Mais informações sobre as atribuições e organização das áreas acima estão descritas no item 5.1.c

deste Formulário de Referência.

- (iii) **se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados, as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas, e órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

A Companhia possui um Código de Conduta, que foi aprovado por seu Conselho de Administração em 09 de fevereiro de 2024 e é aplicado a todas as suas controladas e coligadas.

O Código de Conduta se aplica a todas as empresas por ela controladas, às suas coligadas e consorciadas da Companhia, no âmbito de seus respectivos contratos, e a todos os conselheiros, diretores, gerentes, colaboradores, estagiários e trainees, assim como prestadores de serviço, fornecedores, parceiros de negócios, consultores e terceiros em geral da Companhia (em conjunto, “Colaboradores”).

Conforme disposto no próprio Código de Conduta, o descumprimento de quaisquer das suas diretrizes ou das demais normas internas adotadas pela Companhia poderão ensejar a aplicação das seguintes medidas disciplinares, independentemente do nível hierárquico e sem prejuízo da sujeição a outras medidas legais pertinentes:

- (i) advertência, oral ou por escrito;
- (ii) suspensão; ou
- (iii) rescisão do contrato de trabalho, com ou sem justa causa.

No caso de comprovação de descumprimento das normas do Programa de Conformidade por terceiros a Companhia poderá resilir a relação comercial, aplicar as sanções contratuais, solicitar a substituição de mão de obra interna, buscar ressarcimentos e indenizações, tudo nos termos do previsto no contrato firmado entre as partes e a legislação aplicável.

- (b) se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:**

A Companhia possui Canal de Denúncia conforme descrito abaixo.

- (i) se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**

O Canal de Denúncia foi criado em 2010, e em novembro de 2016 foi terceirizado para atendimento por empresa totalmente independente, visando dar maior credibilidade ao anonimato do denunciante e tornar mais eficiente o retorno da apuração da denúncia. Desde então o Canal de Denúncia da Companhia funciona 24 (vinte e quatro) horas por dia e 7 (sete) dias por semana, sendo conferido ao denunciante a possibilidade de formalizar sua denúncia pelos seguintes canais de comunicação: telefone e site, todos administrados exclusivamente por empresa terceirizada.

O anonimato é garantido, bem como a possibilidade do acompanhamento da tratativa da denúncia de forma independente por meio de número de protocolo. O fluxo de funcionamento garante a imparcialidade e a não ocorrência de conflitos de interesse no recebimento das denúncias, principalmente em caso de denúncias em face da alta administração, Conselho de Administração,

Comitê de Ética e Conformidade e membros da Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade da Companhia.

(ii) se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados

O Canal de Denúncias está disponível para todos os colaboradores, bem como para terceiros, prestadores de serviços e clientes que tenham interesse em denunciar ações, omissões, irregularidades, desconformidades, bem como qualquer fato que viole a legislação vigente e/ou as diretrizes do Código de Conduta ou das demais políticas internas da Companhia, ou, ainda, que possam causar algum dano a qualquer atividade da Companhia, aos seus Colaboradores, acionistas e demais interessados.

(iii) se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciante de boa-fé

O Canal de Denúncia da Companhia foi projetado de forma a manter a confidencialidade das denúncias e informações comunicadas. Todas as comunicações realizadas ao Canal de Denúncias da Companhia são confidenciais o denunciante poderá optar pela forma anônima.

As denúncias são recebidas por empresa terceirizada e a Companhia não tem acesso a qualquer informação do denunciante. Adicionalmente, de acordo com o Código de Conduta, a Companhia não tolera qualquer tipo de retaliação contra aquele que, de boa-fé, relate uma preocupação sobre uma conduta ilegal ou não conforme com as instruções estabelecidas no Código de Conduta e qualquer conduta dessa natureza ensejaria a aplicação de medidas disciplinares.

A Companhia garante a possibilidade de acompanhamento da denúncia pelo denunciante, inclusive quando a denúncia é feita de forma anônima. Por meio de sistema eletrônico, todo o processo de tratativa da denúncia é evidenciado. O fluxo de funcionamento garante a imparcialidade e a não ocorrência de conflitos de interesse no recebimento das denúncias.

Após a conclusão do processo de investigação, além da aplicação de medidas disciplinares, quando cabível, são gerados planos de ação em conjunto com as áreas envolvidas para mitigar os riscos identificados, como ação preventiva e melhorias nos controles internos. O Canal de Denúncia é objeto de periódicas campanhas internas de comunicação.

(iv) órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias

As denúncias são recebidas pela empresa terceirizada que administra o canal e transmitidas para a Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade e/ou Área de Auditoria Forense da Companhia, que é responsável por avaliar, investigar e tratar as denúncias recebidas pelo Canal de Denúncias.

Cumprе ressaltar que conforme matriz aprovada pelo Conselho de Administração, denúncias contra diretores estatutários, membros do Comitê de Auditoria, Conselho de Administração, Comitê de Ética e Conformidade e da Diretoria de Controles Internos, Riscos e Conformidade, são destinadas a pessoas diferentes do fluxo padrão, a depender do denunciado, de forma a garantir a ausência de conflito de interesse.

(c) Número de casos confirmados nos últimos três exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Nos últimos três exercícios sociais, não houve casos confirmados de fraudes, irregularidades e/ou atos ilícitos praticados contra a administração pública.

(d) Caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido

Não aplicável, já que a Companhia possui regras, políticas, procedimentos e práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, conforme descrito nesta seção 5.3.

5.4 - Alterações significativas

Não houve alterações significativas quanto às práticas adotadas para gerenciamento de riscos em relação ao último exercício social.

5.5 - Outras informações relevantes

Não há outras informações que a Companhia julgue relevante em relação ao item 5 que não tenham sido divulgadas nos demais itens deste Formulário de Referência.