

Ref.: Boletim Informativo SRA nº 22/2024

No intuito de informar a comunidade jurídica e demais interessados sobre temas e discussões relevantes na área de Direito Público, Regulação e Infraestrutura, a equipe de colaboradores do Silveira Ribeiro Advogados divulga seu Boletim Informativo nº 22/2024, com as principais decisões do Poder Judiciário, do Controle Externo, as mais relevantes notícias e eventos inerentes aos temas mencionados no período compreendido entre 13.06.2024 e 19.06.2024.

I – PODER JUDICIÁRIO:

Agravo Interno no Recurso Especial nº 1.991.470-MG

Órgão Julgador: Superior Tribunal de Justiça (“STJ”), Segunda Turma, Rel. Min. Herman Benjamin.

Tema: Improbidade administrativa. Absolvição no juízo criminal. Atipicidade da conduta. Não vinculação às demais instâncias. Art. 21, § 4º da lei nº 8.429/1992 suspenso pela ADI nº 7.236.

Data de Julgamento: 11.06.2024

Comentários: A absolvição criminal com fundamento na atipicidade da conduta não faz coisa julgada no juízo cível, considerando a independência das instâncias.

Recurso Especial nº 2.082.582-RJ

Órgão Julgador: Superior Tribunal de Justiça (“STJ”), Terceira Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi.

Tema: Sucumbência recíproca. Honorários advocatícios. Compensação. Impossibilidade. Pagamento dos honorários sucumbenciais dos próprios advogados. Impossibilidade. Arts. 85, §14 e 86 do CPC/2015.

Data de Julgamento: 11.06.2024

Comentários: Sob a égide do CPC/2015, estabelecido o grau de sucumbência recíproca entre os litigantes, a parte autora deverá arcar com os honorários sucumbenciais do advogado do réu e este com os honorários sucumbenciais do advogado do autor.



II – CONTROLE EXTERNO:

Acórdão nº 3828/2024/TCU

Órgão Julgador: Primeira Câmara, Revisor Ministro Walton Alencar Rodrigues

Tema: Responsabilidade. Débito. Prescrição. Interrupção. Acórdão. Tomada de contas especial. Instauração. Pretensão punitiva.

Data de Julgamento: 28.05.2024

Comentários: Acórdão que fixa prazo ao jurisdicionado para instauração de tomada de contas especial interrompe a prescrição das pretensões punitiva e ressarcitória do TCU, pois configura inequívoco ato de apuração dos fatos (art. 5º, inciso II, da Resolução TCU nº 344/2022), e não ato de mera movimentação processual.

Acórdão nº 3246/2024/TCU

Órgão Julgador: Segunda Câmara, Rel. Ministro Antonio Anastasia

Tema: Responsabilidade. Débito. Prescrição. Prescrição intercorrente. Interrupção. Notificação. Abrangência.

Data de Julgamento: 28.05.2024

Comentários: A notificação dirigida a um dos responsáveis identificados no processo interrompe a contagem da prescrição intercorrente para todos. Embora a notificação seja considerada causa interruptiva de natureza pessoal para fins de interrupção da prescrição principal, tal raciocínio não se aplica à prescrição intercorrente, cuja interrupção ocorre com qualquer ato processual tendente a impulsionar de modo relevante o processo.

Acórdão nº 1065/2024/TCU

Órgão Julgador: Plenário, Rel. Ministro-Substituto Marcos Bemquerer

Tema: Contrato Administrativo. Superfaturamento. Preço. Referência. Licitante. Preço de mercado. Proposta de preço.

Data de Julgamento: 29.05.2024

Comentários: O parâmetro para cálculo de eventual superfaturamento é o preço de mercado, e não as propostas apresentadas por outros licitantes. O superfaturamento, para estar caracterizado, deve refletir que o preço pago pela Administração estava em patamar superior ao valor de mercado.



III – NOTÍCIAS:

BR-070/GO: Governo Federal autoriza pavimentação de 8,5 quilômetros da rodovia, em Itaguari

Fonte: Ministério dos Transportes – 14.06.2024¹

O Governo Federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (“DNIT”), autorizou a elaboração do projeto e a execução das obras de implantação, construção e pavimentação dos trechos restantes da BR-070/GO. Serão construídos 8.560 quilômetros de estrada, desde o km 129, no entroncamento com a BR-153/GO, até o município goiano de Itaguari. A ordem de início dos serviços foi assinada em 14.06.2024.

As melhorias, que contarão com um investimento de aproximadamente R\$ 50,6 milhões, estão incluídas no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (“Novo PAC”). O contrato prevê, além da pavimentação, drenagem, terraplanagem e a construção de Obras de Arte Especiais (“OAE”).

As Obras de Arte Especiais são obras que exigem projeto e execução específicos para superar obstáculos naturais ou artificiais, e assim garantir a segurança e a eficiência do trânsito. Como por exemplo, pontes, viadutos e túneis. No contexto da BR-070/GO, as OAEs podem incluir a construção de pontes sobre rios ou viadutos que permitam a travessia de áreas com desníveis acentuados, garantindo assim a continuidade e a qualidade da via pavimentada, melhorando as condições de tráfego, especialmente durante a temporada de chuvas.

A BR-070 é uma das principais rodovias radiais do Brasil, começando no Distrito Federal, passando por Goiás e terminando em Cáceres, no Mato Grosso. A melhoria da infraestrutura rodoviária facilita o escoamento da produção do agronegócio no estado de Goiás. A pavimentação da rodovia ainda vai trazer

¹ Vide Ministério dos Transportes. Disponível em: [BR-070/GO: Governo Federal autoriza pavimentação de 8,5 quilômetros da rodovia, em Itaguari](#)

impacto socioeconômico para a região de Itaguari, conhecida nacionalmente por sua crescente indústria de moda íntima. A expectativa é a geração de novos empregos e um impulso na economia local.

ANTT aprova relatório de audiência pública para concessão da Rota do Agro

Fonte: Agência Infra – 17.06.2024²

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”) aprovou no dia 13.06.2024 o relatório final da Audiência Pública 11/2021, que analisou estudos de viabilidade do lote Centro Norte, denominado CN2, a chamada Rota do Agro, que compreende as rodovias BR-060/364/GO e BR-364/MT.

O colegiado também aprovou a minuta de plano de outorgas da concessão. A proposta segue agora para análise do Ministério dos Transportes e do Tribunal de Contas da União (“TCU”).

O diretor Lucas Asfor, relator do processo, afirmou que o projeto recebeu ao todo 346 contribuições e foi ajustado para propiciar maior segurança aos usuários. Entre os ajustes promovidos, ele destacou o aumento na extensão de duplicações no lugar de faixas adicionais, a implementação de correções de traçado e a inclusão de obras de melhorias e de caráter ambiental.

Em relação às alterações na modelagem econômica, Asfor destacou que a data-base do projeto foi alterada de outubro de 2020 para janeiro de 2023, a TIR (Taxa Interna de Retorno) subiu de 8,47% para 9%, e os recursos vinculados caíram de 3% para 1%.

O diretor também listou novos percentuais de reclassificação tarifária. *“Trinta por cento para pista dupla, 15% para terceira faixa, 35% para pista dupla com três faixas, 40% para pista dupla com quatro faixas, 5% para a conclusão*

² Vide Agência Infra. Disponível em: [ANTT aprova relatório de audiência pública para concessão da Rota do Agro](#)

das obras de melhorias e 10% para o contorno das cidades de Santa Rita do Araguaia e Alto Araguaia”, disse, acrescentando que também foi considerada verba de 1% para infraestrutura resiliente.

No âmbito regulatório, o diretor destacou mudanças no mecanismo de compartilhamento de risco de demanda, que consta no Anexo 14, especificamente a redução da banda do mecanismo de 10% para 5% e o aumento do fator de compartilhamento de 50% para 80%. As alterações, justificou o diretor, visam promover melhor aderência aos riscos efetivamente alocados ao parceiro privado e buscar atratividade.

Repactuações no setor de transportes têm modelo para disputa entre empresas por novo contrato

Fonte: Agência Infra – 19.06.2024³

As tentativas de repactuação de contratos de concessão de diferentes setores da área de transportes podem ter que passar por um novo modelo de disputa que está em fase de elaboração nas negociações entre governo, agências e Tribunal de Contas da União (“TCU”). Com o nome de Procedimento Competitivo Simplificado (“PCS”), a proposta pretende criar um modelo de leilão para que os novos contratos renegociados dentro do modelo de consenso do TCU possam passar por uma disputa entre empresas.

A proposta consta no modelo que foi aprovado na primeira renegociação de rodovias com a fase prévia de acordo finalizada, a da BR-101/ES-BA (Eco101, da EcoRodovias). Após aprovada na mesa de negociação, a proposta final agora está sob análise para ir ao plenário do tribunal. Ela também consta das outras duas renegociações que tiveram a parte negocial fechada na semana passada, as da BR-163/MS (CCR MS Vias) e da BR-101/RJ-ES (Arteris Fluminense). Em ambas

³ Vide Agência Infra. Disponível em: [Repactuações no setor de transportes têm modelo para disputa entre empresas por novo contrato](#)

houve uma proposta acordada entre as partes que agora será apresentada para aprovação final por cada uma das partes.

O PCS é a parte final de um modelo de acordo que envolve várias mudanças nos contratos licitados, que foram parcialmente descritas à Agência INFRA, sob a condição de anonimato, por interlocutores que participam das discussões. Algo entre 15 e 20 concessões de aeroportos, portos e ferrovias já pediram ou avaliam entrar nesse modelo. A grande maioria desses contratos está inadimplente ou próximo de atingir a inadimplência, seja em obrigações de investimentos ou de pagamentos à União.

A tentativa do governo é rever esses contratos para que possam o mais rapidamente possível retomar os investimentos e melhorar a qualidade do serviço prestado aos usuários. Outros modelos para essa retomada são avaliados como mais caros e demorados, por isso a escolha pela tentativa de repactuação, que seria, nessa visão, a que melhor atenderia o interesse público.

No acordo negociado com o TCU, foi imposta uma série de exigências para que se tenha a garantia de que as empresas vão retomar investimentos que estão parados nessas concessões há anos. E as empresas terão direito a reajustes de tarifas, escalonados na medida em que as obras forem entregues, e/ou de prazos de parte dos investimentos. Será contratado um verificador independente para que possa atestar a realização das obras e acompanhamentos trimestrais serão feitos para monitorar os investimentos. As empresas também terão que fazer aportes iniciais para garantir o início das obras, que terão o prazo de três anos para os projetos mais urgentes, mesmo antes de terem os financiamentos.

Mas, mesmo com diversas regras para tentar monitorar se os valores e prazos de obras estão adequados para os novos valores tarifários que os usuários vão pagar, restou o que os especialistas chamam de “risco moral”, que é o administrador aceitar alterar o contrato em profundidade sem um processo competitivo. Isso porque serão mudados termos originais dos contratos, como taxas de retorno e matriz de risco, para que a atualização seja possível e a nova avença fique equilibrada.



A intenção é que esse risco seja minimizado com o PCS, a disputa entre empresas do setor privado que vão poder apresentar propostas que seriam melhores do que a da empresa que renegociou, minimizando também a assimetria de informação entre público e privado nesse tipo de negociação.

O modelo de PCS que deve ser apresentado para discussão pública em pelo menos dois momentos, num painel de especialistas anunciado pelo TCU e num sandbox regulatório em produção pela ANTT, prevê que seja calculada na mesa de negociação a indenização pelos ativos não amortizados da concessionária que teve o contrato repactuado.

No PCS, as empresas privadas que entrarem na disputa terão que pagar pelo valor desse cálculo, antecipadamente à concessionária que vai sair. Se não houver proposta, a empresa que renegociou fica. Caso haja uma proposta, começaria uma fase de disputa que, em princípio, se daria em descontos na tarifa dos usuários. Então, se uma empresa tem R\$ 350 milhões a receber pelo ativo não amortizado para sair, quem disputa vai ofertar esse valor e um desconto sobre a futura tarifa quilométrica do novo contrato. Nesse leilão, a concessionária que está saindo poderia também fazer ofertas.

O modelo ainda não está totalmente fechado, mas, segundo esses interlocutores, já teve as principais diretrizes indicadas nos primeiros acordos. Se esses acordos forem aprovados pelo plenário do órgão, não deve haver a possibilidade de profundas alterações, já que, por ser um acordo, todos os envolvidos teriam que aceitar as mudanças.



IV – EVENTOS:

Regulation Week - 2nd Edition

Somado ao ensino e à pesquisa no Programa de Pós-graduação *stricto sensu*, e seguindo a missão da Fundação Getúlio Vargas, a FGV Direito Rio direciona estratégias de atuação como “Escola de Realidade” sob a forma de um hub nacional e internacional da regulação no Brasil. Na busca pela associação entre conhecimento científico, prático e de governança, a Escola criou Comitês temáticos para promoverem um amplo e sofisticado debate sobre setores regulados, reunindo acadêmicos, reguladores, profissionais das carreiras jurídicas e agentes de mercado.

Para celebrar a consolidação e institucionalização dessa estratégia de inovação, com vistas ao aprimoramento das interações entre academia-mercado-estado, a FGV Direito Rio realizará a segunda edição da Regulation Week, que acontecerá em Houston, Washington, D.C, Brasília, São Paulo e no Rio de Janeiro.

Data de Inscrição: Em breve.

Realização: 30.10.2024 – 31.10.2024 (Brasília) e 01.11.2024 (Rio de Janeiro)

Local de Realização: Brasília (a confirmar) / Rio de Janeiro - Praia de Botafogo, 186 - nº 190 - Botafogo, Rio de Janeiro - RJ, 22250-900

Horário: Congresso – 10h às 18h.

Valor: Gratuito.

Disponível em: <https://diretorio.fgv.br/eventos/regulation-week-2nd-edition>

