



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

**PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI 24957/PFF
CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI**

**RESPOSTA DAS REQUERIDAS AO REQUERIMENTO DE
ARBITRAGEM**

**MSVIA – CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL MATOGROSSENSE
S.A.
REQUERENTE**

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
UNIÃO FEDERAL
REQUERIDAS**

Brasília, 27 de fevereiro de 2020



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

SUMÁRIO

I - FATOS	3
II. TEMPESTIVIDADE DA RESPOSTA	7
III – RESPOSTA AOS ARGUMENTOS DA REQUERENTE.....	7
III.a. A modificação das condições de financiamento	9
III.b. Atraso no processo de licenciamento ambiental da rodovia	10
III.c. Aumento extraordinário dos insumos asfálticos	10
III.d. Crise econômica não pode ser motivo para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato	11
III.e. Alterações legislativas supervenientes que aumentaram o limite de tolerância transmitido por eixo.	12
III. f. Liminar concedida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região para manter suspensos os efeitos da Deliberação 1.025 da ANTT.....	13
IV - CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM	14
V - HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS	14



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

1. A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT e a UNIÃO, Requeridas no processo arbitral em referência, em atenção à correspondência da Secretaria de **29.01.2020** vêm, excepcionalmente, apresentar conjuntamente **RESPOSTA AO REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM** formulado pela Concessionária MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul Matogrossense S.A.

2. A apresentação em conjunto da presente manifestação se justifica na medida em que se trata de Resposta a Requerimento de Arbitragem, não havendo ainda conhecimento profundo das alegações da Requerente a justificar manifestações em separado. As Requeridas, não obstante, sendo pessoas jurídicas distintas, se resguardam o direito de se manifestar separadamente nos futuros atos a serem praticados na presente arbitragem.

I – FATOS

3. Trata-se de requerimento de instauração de procedimento arbitral apresentado pela Concessionária MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul Matogrossense S.A, em face da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e da UNIÃO, no qual se pretende, em apertada síntese, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 005/2013.

4. Alega a Requerente que é uma "sociedade de propósito específico integrante do Grupo CCR" e que foi "vencedora do certame licitatório organizado pela ANTT, no âmbito da 3ª Etapa do Programa de Concessões do Governo Federal, para a operação, reforma e administração do trecho da Rodovia Federal BR-163/MS, dando origem ao Contrato de Concessão celebrado em 12.03.2014 ("Contrato de Concessão")".



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

5. Além disso, aponta ocorrência de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, pelos seguintes motivos:

a) eventos, supostamente alheios à sua responsabilidade, que teriam causado o desequilíbrio, *in verbis*:

“Logo após o início da concessão, a MSVIA foi obrigada a suportar uma série de eventos, alheios à sua responsabilidade, que alteraram as premissas e as bases da contratação, desequilibrando a concessão. Os eventos são, em síntese, os seguintes:

(i) A **modificação das condições de financiamento** dos investimentos prometidos pelo Governo Federal e apresentadas pela ANTT, que serviram para que a Concessionária apresentasse sua proposta. O BNDES financiaria 70% (setenta por cento) do volume de investimentos da concessão, mas esse percentual caiu para apenas 40% (quarenta por cento);

(ii) o **atraso no processo de licenciamento ambiental** da rodovia, que cabia ao Poder Concedente. Houve demora de mais de 1 (um) ano além do previsto para sua conclusão, que, aliás, ocorreu de forma parcial, onerando mais a Concessionária, que foi obrigada a arcar com custos mais elevados das obras;

(iii) o **aumento extraordinário dos insumos asfálticos** fornecidos pela Petrobras em 87% (oitenta e sete por cento) em relação aos preços da época em que a MSVIA assumiu a concessão, sendo que o pleito de reequilíbrio na esfera administrativa vem sendo sistematicamente negado pela ANTT;

(iv) A **crise econômica** que assolou o Brasil entre 2015 e 2016 trouxe uma das maiores recessões da história do País, tanto que a própria ANTT elaborou um diagnóstico com as alternativas para a queda de desempenho das concessões rodoviárias federais, dentre as quais a realização de ‘uma ampla revisão contratual, reconhecendo a superveniência da crise’.”

b) alterações legislativas supervenientes, *in verbis*:

“Pouco tempo após a apresentação da proposta, e posteriormente à celebração do Contrato, não apenas a Resolução CONTRAN n. 467/2013 estendeu a tolerância por eixo (de 7,5%) até 31/12/2014, como também foi editada nova regulamentação --- a Resolução CONTRAN n. 489, de 05.06.2014 --- aumentando consideravelmente o limite de tolerância transmitido por eixo, que passou de 7,5% para 10% sobre os veículos que não excedessem o limite de 5% sobre peso bruto total.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

Sobreveio, então, a mencionada **Lei dos Caminhoneiros**, ratificando o aumento (art. 16). A Lei foi posteriormente regulamentada por meio da Resolução CONTRAN n. 526, de 24.04.2015, que alterou a Resolução CONTRAN n. 258/2007, e revogou expressamente a Resolução n. 489/14.”

c) adoção de medidas reputadas ilegais pela ANTT, por meio da Deliberação nº 1.025, de 26/11/2019, da Diretoria Colegiada da ANTT (M-11), correspondentes à:

“- aplicação do ‘Fator C’;
- redução da Tarifa Básica de Pedágio em 53,94%, a partir de 0h00 do dia 30.11.2019.”

6. Afirma ainda a Requerente que, tendo em vista os prejuízos advindos da Deliberação nº 1.025, de 26/11/2019, da Diretoria Colegiada da ANTT (M-11), ajuizou a Ação Cautelar Antecedente nº 1039786- 87.2019.4.01.3400, que tramita perante a 22ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, com o objetivo de suspender os efeitos da referida Deliberação e impedir que a ANTT altere a condição tarifária da concessão até a definição do correto reequilíbrio econômico-financeiro nesta arbitragem.

7. O pedido de tutela de urgência foi negado em primeira instância (M-13), o que ensejou a interposição do Agravo de Instrumento n.º 0002451-662019.4.01.0000, perante o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, no qual foi deferido pedido de antecipação da tutela recursal para "suspender os efeitos da Deliberação 1025 ANTT, de 26/11/2019, até que apreciados os conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo juízo arbitral" (M-14) .

8. A Requerente apresenta como pedidos:

“(i) a confirmação da Liminar concedida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região para manter suspensos os efeitos da Deliberação 1.025 da ANTT, devendo as bases econômico-financeiras do Contrato de Concessão permanecer inalteradas até o julgamento final do mérito deste procedimento arbitral, sem a aplicação de quaisquer penalidades administrativas ou contratuais pela Agência Reguladora; e

(ii) no mérito:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

(ii.1) a declaração do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão,

(ii.2) a condenação da ANTT a proceder à revisão do Contrato, readequando-o às condições atuais da concessão mediante o pagamento de indenização à Requerente, na forma do Contrato e das leis de regência, inclusive quanto às perdas experimentadas pela Requerente no dia 30.11.2019, quando foi aplicada a TBP reduzida; e

(ii.3) a condenação das Requeridas a reembolsarem à Requerente todas as custas e despesas incorridas com a presente arbitragem.”

9. A convenção de arbitragem na qual se baseia a instauração do presente procedimento consta do "Contrato de Concessão Edital N° 005/2013 Parte VII Rodovia Federal: BR-163/MS: trecho entre a divisa com o estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná", de 12 de março de 2014, assinado pela Requerente e a ANTT, no âmbito da 3ª Etapa do Programa de Concessões do Governo Federal (R-01):

“37 Resolução de Controvérsias

37.1 Arbitragem

37.1.1 As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exige o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

37.1.5 A lei substantiva a ser aplicável ao mérito da arbitragem será a lei brasileira, excluída a equidade.

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 {duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros.”

II. TEMPESTIVIDADE DA RESPOSTA

10. A presente resposta é tempestiva, uma vez que, em 29 de janeiro de 2020, a Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI enviou comunicação às Requeridas, notificando-as do deferimento da prorrogação de prazo para apresentação da Resposta ao Requerimento de Arbitragem, fixando a **data final em 27 de fevereiro de 2020**.



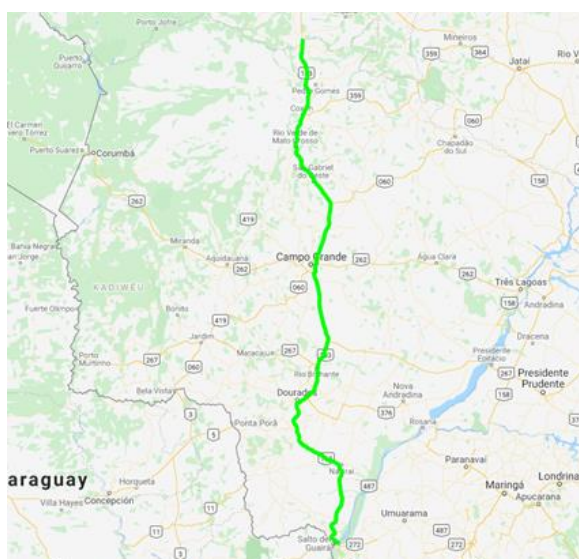
ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

11. Sendo a presente resposta apresentada antes do referido prazo final, é ela tempestiva.

III – RESPOSTA AOS ARGUMENTOS DA REQUERENTE

12. O Contrato de Concessão ora em discussão, oriundo do Edital nº 005/2013 (R-01), foi celebrado na data de 12 de março de 2014 e teve por objeto a concessão da exploração da infraestrutura e da prestação de serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Técnicos mínimos estabelecidos no Programa de Exploração de Rodovia – PER (R-02).

13. A concessão descrita previa como marco temporal a exploração pelo prazo de 30 anos de um trecho da BR-163/MS, que totalizava 847,20 km, integralmente inserido no estado do Mato Grosso do Sul (início da divisa com o estado do Mato Grosso e término da divisa com o Paraná), conforme figura abaixo:





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

14. A seguir responderemos aos argumentos apresentados pela Requerente que supostamente ensejaram o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

III.a. Modificação das condições de financiamento

15. Alega a Concessionária que um dos fatores que provocaram o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato foi:

a modificação das condições de financiamento dos investimentos prometidos pelo Governo Federal e apresentadas pela ANTT, que serviram para que a Concessionária apresentasse sua proposta. O BNDES financiaria 70% (setenta por cento) do volume de investimentos da concessão, mas esse percentual caiu para apenas 40% (quarenta por cento);

16. Ocorre que o Contrato de Concessão, decorrente do Edital nº 005/2013, Parte VII, celebrado na data de 12 de março de 2014, em sua cláusula 26, que trata do financiamento, é claro e expresso ao atribuir à Concessionária a responsabilidade pela obtenção dos financiamentos, prevendo, ainda, que a Concessionária não pode invocar problemas dessa ordem para eximir-se das obrigações do contrato:

26.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários a exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato.

[...]

26.3 A Concessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no Contrato.

(grifou-se)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

17. As cláusulas contratuais acima destacadas são expressas e claras quanto à impossibilidade de a Concessionária alegar quaisquer condições do contrato de financiamento para eximir-se da execução da prestação pela qual está obrigada contratualmente.

18. Não há, portanto, razão para reequilíbrio por fatos que constituem um dos fatores de risco assumidos pela Requerente.

III.b. Atraso no processo de licenciamento ambiental da rodovia

19. Quanto ao atraso no licenciamento ambiental, cabe esclarecer que, de fato, a responsabilidade por tal providência cabe, nos termos da subcláusula 10.3.2, ao Poder Concedente, motivo pelo qual a Concessionária jamais foi multada ou recebeu qualquer outra penalidade em razão desses atrasos.

20. Por outro lado, o atraso por si só traz um benefício à Concessionária, na medida em que fica adiado o desembolso financeiro para fazer face às obras. Com vistas a neutralizar esse benefício, o próprio contrato de concessão traz a previsão, na subcláusula 22.6.1, acerca da aplicação do Desconto ou do Acréscimo de Reequilíbrio. Haverá desconto se houver o adiamento do desembolso financeiro em relação ao cronograma previsto no contrato, e acréscimo se, ao revés, a Concessionária antecipar as obras e, por conseguinte, esses desembolsos.

21. Assim, embora não tenha apenado a Concessionária, o adiamento do licenciamento ambiental ensejou a aplicação do desconto de reequilíbrio, tudo conforme previsão contratual.

III.c. Aumento extraordinário dos insumos asfálticos

22. Alega a Requerente ter suportado um aumento na ordem de 87% (oitenta e sete por cento) em relação aos preços dos insumos asfálticos comparados à época em que assumiu a



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

concessão. Aduz que, sobre os mesmos fatos, o pleito de reequilíbrio na esfera administrativa vem sendo sistematicamente negado pela ANTT.

23. Nesse ponto, cabe mais uma vez ressaltar que a matriz de risco pactuada pelas partes atribui à Concessionária o ônus de suportar as oscilações de preços nos insumos necessários à execução das obras. Nesse sentido, dispõe o contrato de concessão:

21 Alocação de Riscos

21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **Concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

21.1.6 custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da **Concessão**, exceto nos casos previstos na subcláusula 21.2 abaixo;

24. Assim, da mesma forma que não se faz revisão tarifária quando os insumos têm decréscimo de preço, eventuais aumentos de preços (os quais, diga-se, sequer foram demonstrados pelo Requerente) também não devem ser objeto de reequilíbrio contratual.

III.d. Crise econômica não pode ser motivo para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato

25. Não procede a alegação de que a crise econômica que assolou o Brasil nos anos de 2015 e 2016 ensejaria a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

26. Isso porque é natural e esperado que, em um contrato de longo prazo (no caso, 30 anos), existam períodos de oscilações da economia, com ciclos de prosperidade e recessão, o que não é raridade no Brasil.

27. Trata-se, portanto, de risco da atividade empresarial assumido pela Concessionária, conforme previsão contida na subcláusula nº 21.1.1 do Contrato de Concessão.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

28. Tal argumento, se aceito em desfavor do Poder Concedente e, conseqüentemente, da população brasileira usuária do serviço, com a mesma razão deveria ser usado a seu favor na hipótese de hiper crescimento econômico, de modo a reequilibrar os contratos em épocas de *boom* econômico ou algum outro fator que causasse extrema vantajosidade econômica para a Concessionária.

29. Dessa forma, os diversos pleitos de reequilíbrio contratual, sejam eles concedidos em âmbito administrativo, judicial ou arbitral, na verdade acarretariam extremo desequilíbrio de toda sorte, devido à insegurança jurídica e aos efeitos econômicos deletérios gerados por reações em cascata em todo o sistema de concessões do país.

30. Por tais motivos, as crises econômicas não podem ser consideradas motivos para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

31. Também não procede a afirmação de que a ANTT teria supostamente reconhecido o desequilíbrio contratual em decorrência da crise econômica. A Agência jamais reconheceu a possibilidade jurídica de promover o reequilíbrio do contrato, justamente porque o risco alegado era da Concessionária. Além disso, inexistiria viabilidade jurídica para uma ampla revisão contratual sem lei específica que assim autorizasse, sob pena de ofensa aos mais comezinhos princípios da vinculação ao instrumento convocatório na licitação ou do *pacta sunt servanda*.

III.e. Alterações legislativas supervenientes que aumentaram o limite de tolerância transmitido por eixo

32. No que se refere ao aumento do limite de tolerância de peso, promovida, sobretudo, pela edição da Lei nº 13.103/2015, conforme informado pela própria Requerente, já houve um primeiro reequilíbrio temporário.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

33. Isso porque o cálculo do impacto de referida legislação nos custos dos Concessionários não constitui matéria tecnicamente trivial. Tanto que a ANTT precisou firmar acordo de cooperação com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS com vistas ao desenvolvimento de metodologia mais adequada. Até que dispusesse de um método capaz de revelar o justo reequilíbrio, a Agência utilizou num primeiro momento os custos médios gerenciais do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes e, após determinação do TCU – Tribunal de Contas da União (Acórdão TCU 290/2018) (R-03), os custos do EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental. O que precisa ficar claro é que houve, sim, o reequilíbrio.

34. Outro esclarecimento a ser feito é que a Requerente falta com a verdade ao sustentar que o Fator C constitui-se em “fator contratual de reequilíbrio em prol do Poder Concedente”. Tal mecanismo contratual, nos termos da fórmula prevista no Anexo 6 do contrato, pode tanto justificar um aumento quanto uma redução tarifária, a depender da variação dos componentes da fórmula. O importante aqui é ressaltar que a ANTT aplicou o Fator C em estrita observância às disposições do contrato.

III. f. Liminar concedida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região para manter suspensos os efeitos da Deliberação 1.025 da ANTT

35. Quanto à tutela de urgência concedida pelo TRF da 1ª Região, as Requeridas apresentarão requerimento de revogação oportunamente, após a constituição do Tribunal.

IV - CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

36. Apesar de a União não ter subscrito o contrato, não há qualquer impedimento, caso entenda oportuno e conveniente, para que a União manifeste sua vontade em se submeter ao juízo arbitral. Ante o exposto, foi autorizada, para o presente caso, com base no art. 1o,



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

parágrafo 2o, da Lei no 9.307, de 23 de setembro de 1996, que a União se submeta voluntariamente ao presente processo arbitral (R2-04).

V. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS

37. As Requeridas requerem que seja estabelecida, previamente, a existência ou não da obrigação da parte vencida de pagar verba a título de honorários advocatícios, bem como a forma de cálculo, a fim de que não paire qualquer dúvida sobre a questão.

38. Assim sendo, requerem seja excluída a condenação do vencido ao pagamento de honorários advocatícios contratuais, por serem incompatíveis com o regime jurídico incidente sobre a representação processual da União e da ANTT, assegurando-se, dessa forma, tratamento isonômico às partes do presente processo.

39. Por outro lado, caso estabelecido o dever do vencido de pagar honorários de sucumbência, requerem, desde já, sejam observadas as regras previstas no art. 85, §3º, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 - Código de Processo Civil.

VI – CONCLUSÃO

40. Diante do exposto, as Requeridas pleiteiam ao Tribunal Arbitral que julgue **TOTALMENTE IMPROCEDENTES** a totalidade dos pedidos apresentados pela Requerente, condenando-a integralmente ao pagamento dos ônus sucumbenciais.

41. Por fim, as Requeridas registram que as alegações aqui formuladas possuem caráter meramente inicial e serão objeto de complementação futura, para melhor esclarecimento dos fatos e especificação dos argumentos inerentes ao presente conflito. Ressalvam-se, ainda, no direito de trazerem outras alegações ao processo, após o delineamento dos fatos de forma



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

mais precisa pela Requerente, a fim de demonstrar de modo inequívoco a total improcedência do pedido.

Brasília, 27 de fevereiro de 2020.

PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY
Procurador Federal/ANTT

EMANOEL GONÇALVES DE CARVALHO
Procurador Federal/ANTT

VICTOR V. CARNEIRO DE ALBUQUERQUE
Procurador Federal/ANTT

ANDRÉ LUÍS MACAGNAN FREIRE
Advogado da União/ANTT

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO
Procuradora-Geral da ANTT

TIAGO LINHARES DIAS
Advogado da União / CONJUR-MINFRA

JULIANA TIEMI MARUYAMA MATSUDA
Advogada da União / CONJUR-MINFRA



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

NATALIA RESENDE ANDRADE
Consultora Jurídica / CONJUR-MINFRA

PAULA BUTTI CARDOSO
Coordenação – NEA/AGU



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

LISTA CONSOLIDADA DE DOCUMENTOS DAS REQUERIDAS		
RESPOSTA AO REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM		
Número do Documento	Nome do Documento	Objeto do Documento
R-01	Contrato de Concessão Edital nº 005-2013	Concede a exploração do trecho da rodovia BR 163 integralmente inserido no estado do Mato Grosso do Sul, com extensão total de 847,20 km (início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Paraná),
R-02	Programa de Exploração de Rodovia - PER	Especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como diretrizes técnicas, normas, características geométricas, Escopo, Parâmetros de desempenho, Parâmetros Técnicos, bem como os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.
R-03	Acórdão TCU 290/2018	Determina à ANTT que se abstenha de utilizar os custos médios gerencias do DNIT como base de cálculo para os valores de investimentos a serem incluídos nos contratos de concessão de rodovias federais, bem como para investimentos já previstos no Plano de Exploração da Rodovia (PER).
R-04	Despacho n. 262/2020/ASSAD/GM	Autoriza que a União se submeta voluntariamente ao juízo arbitral