



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

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

---

**PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS SOBRE A**  
**ORDEM PROCEDIMENTAL N° 4**

---

**MSVIA – CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A.**  
(Requerente)

**Vs.**

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**  
(Requerida)

**TRIBUNAL ARBITRAL**  
Carlos Alberto Carmona  
Cristina M. Wagner Mastrobuono  
Luciano de Souza Godoy (Presidente)



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

1. A **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**, qualificada como Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, representada pelos membros da Advocacia-Geral da União infra-assinados, com fundamento nos artigo 2º, (v), do Regulamento da CCI<sup>1</sup> c/c artigo 30, incisos I e II, da Lei nº 9.307/1996<sup>2</sup>, vem apresentar seu **PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS SOBRE A ORDEM PROCEDIMENTAL Nº 4**, datada de 22.04.2021, nos termos que se seguem.

#### DA SINOPSE FÁTICA

2. À partida, é oportuno reiterar que a plena, precisa e eficiente informação é premissa e anseio elementar do procedimento arbitral, de forma a preservá-lo de eventuais questionamentos e nulidades em razão de incoerências ou impertinências não avaliadas criticamente no momento oportuno. No presente caso, na visão da Requerida alguns fatos e informações constantes na Ordem Processual nº 4 merecem ser aclarados para melhor precisão dos efeitos e limites do procedimento.

3. A demanda se mostra imprescindível na medida em que remanescem dúvidas sobre fixação da arbitrabilidade objetiva dos pleitos apresentados pela Requerente, mais especificamente no que se refere à preliminar apresentada sobre a (in)existência de

---

<sup>1</sup> Art. 2º. No Regulamento: (...) (v) o termo “sentença arbitral” aplica-se, *inter alia*, a uma **sentença arbitral interlocutória**, parcial ou final.

<sup>2</sup> Art. 30. No prazo de 5 (cinco) dias, a contar do recebimento da notificação ou da ciência pessoal da sentença arbitral, salvo se outro prazo for acordado entre as partes, a parte interessada, mediante comunicação à outra parte, poderá solicitar ao árbitro ou tribunal arbitral que:

I – corrija qualquer erro material da sentença arbitral;

II – **esclareça alguma obscuridade, dúvida ou contradição da sentença arbitral**, ou se pronuncie sobre ponto omitido a respeito do qual deveria manifestar-se a decisão.

Parágrafo único. O árbitro ou tribunal Arbitral decidirá no prazo de 10 (dez) dias ou em prazo acordado com as partes, aditará a sentença arbitral e notificará as partes na forma do art. 29.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

interesse de agir em razão da apresentação inaugural de pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão não formulados na via administrativa, quais sejam: i) ressarcimento por despesas com condicionantes ambientais relacionadas a áreas indígenas, quilombolas e sítios arqueológico; e ii) recomposição em razão da superveniência da pandemia do COVID-19 e seus efeitos sobre a concessão explorada pela Requerente.

4. Sobre o ponto, o Tribunal Arbitral “*entende[u] por maioria que – em relação ao Contrato de Concessão objeto desta arbitragem – não há necessidade de esgotamento das vias administrativas para que seja instaurado o procedimento arbitral e, portanto, não se verifica a alegada falta de interesse de agir para quaisquer dos pedidos feitos pela MSVIA*”<sup>3</sup>, para, no dispositivo prevê que:

137. Por todo o exposto, o Tribunal Arbitral decide

c) Reconhecer a existência de interesse de agir da MSVIA em relação aos pedidos formulados, pois **desnecessário o exaurimento das vias administrativas previamente à instauração da arbitragem** por maioria; a árbitra Cristina M. Wagner Mastrobuono diverge quanto a este ponto; (**grifamos**)

5. É fato que, conforme bem delineado pelo Tribunal, estando madura a questão, não é dever dos árbitros enfrentar todos os pontos trazidos pelas Partes<sup>4</sup>. Tampouco é oportuno no presente momento rediscutir questões já afastadas na decisão arbitral. No entanto, a análise do presente procedimento mostra que a discussão posta deve ser avaliada essencialmente sob o prisma **da ausência de qualquer pleito administrativo anterior** em relação a alguns dos objetos apresentados na via arbitral, enquanto elemento intrínseco do interesse de agir na via contenciosa, o que **não se confunde com a necessidade de exaurimento da discussão administrativa** afastada pela determinação de inaplicabilidade na espécie da previsão do Decreto 10.025/2019 em razão de seus efeitos temporais.

---

<sup>3</sup> Cfr. § 107 da OP nº 04.

<sup>4</sup> Cfr. § 77 da OP nº 04.



**ADVOGACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

6. Desta feita, o não enfrentamento dessa repercussão expõe a regularidade de todo o procedimento, na medida em que questões tratadas nestes autos foram iniciadas na via ordinária tão somente após sua apresentação na via arbitral, num claro e flagrante movimento incompatível com a função corretiva própria da análise conflitual a que está vocacionada a via arbitral. Em outras palavras, o ponto fulcral na presente análise não é apenas a pendência da decisão administrativa, tampouco o exaurimento de sua apreciação, mas sobretudo a avaliação da repercussão da apresentação inédita e unilateral de pleitos jamais ventilados na via administrativa.

7. Não por acaso, desde a Ata de Missão a Requerida sustenta a inarbitrabilidade de tais pleitos, por inexistir impugnação da Requerente quanto a qualquer ato material praticado pela Requerida, de tal sorte que a instauração da arbitragem para tanto implicaria a violação à competência regulatória da ANTT. Em outras palavras, já ali **registrou-se a ausência de pretensão resistida em face dos pleitos enumerados pela Requerida.**

8. Ao argumentar nessa direção, a Requerida apresentou precedente do Supremo Tribunal Federal, no que toca às condições e requisitos para a submissão de um tema à análise jurisdicional, asseverando a inequívoca necessidade de prévio requerimento administrativa, ou, ao menos, que o entendimento da Administração sobre o tema seja notório e reiteradamente contrário à postulação do segurado. Nesse ponto, reforça a Requerida que a *via jurisdicional não é necessária, adequada ou útil para dirimir controvérsias sequer submetidas previamente à avaliação da Agência*<sup>5</sup>.

9. A Requerente, por sua vez, buscou reiteradamente resumir a discussão à (in)aplicabilidade da Lei nº 13.448/2017 e do Decreto 10.025/2019, com defesa da não exigência do **esgotamento** prévio da discussão esfera administrativa<sup>6</sup>. **Reforça-se: houve**

---

<sup>5</sup> Cfr. § 9 da Resposta às alegações iniciais – ANTT.

<sup>6</sup> Cfr. § 24 da Réplica da Requerente.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**oposição da Requerente apenas quanto à tese do exaurimento da via administrativa para a consecução de seus direitos, e não na tese de exigência de prévio requerimento administrativo.**

10. Diante disso, em sua Tréplica, a ANTT reforçou a preocupação no que se refere à usurpação da competência típica de órgão estatal, pontuando a possibilidade de restar inócua a jurisdição arbitral sobre esses pontos, ante a possibilidade de acolhimento após a devida apresentação na via administrativa, e, como consectário, a violação aos princípios da economicidade e eficiência em razão dos custos intrínsecos à via arbitral e a instauração de análises concomitantes e paralelas.

11. Portanto, dada a vasta argumentação delineada e seus relevantíssimos reflexos e repercussões, é imperioso o enfrentamento pelo Tribunal Arbitral da preliminar ventilada à luz da **ausência de requerimento administrativo anterior à instauração do procedimento arbitral.**

12. Nesse ponto, se propõe não apenas uma reflexão sobre a demonstração concreta da pretensão resistida e do interesse de agir na espécie, evitando-se contradições e obscuridades identificadas na decisão, mas também o suprimento de dúvidas sobre os termos da decisão, nomeadamente sobre a necessidade de mapear, desde já, a responsabilidade quanto aos custos adicionais decorrentes da escolha inaugural da via arbitral, sobretudo no caso de atendimento posterior na via administrativa; os limites e amplitude da apreciação desses pontos pelo painel arbitral, nomeadamente no caso em que a análise administrativa vem sendo construída com ampla participação do setor regulado; e, ainda, a avaliação dos impactos nos direitos fundamentais do contraditório e da ampla defesa da Requerida em razão da surpresa da apresentação dos pleitos inéditos na via contenciosa, bem como no modelo isonômico buscado no setor.

13. Passa-se, portanto, à apresentação dos pontos a serem esclarecidos.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**DA LITERALIDADE DE CLÁUSULA ARBITRAL E AUSÊNCIA DE  
JURISDIÇÃO**

14. É cediço que a arbitragem, enquanto via alternativa à resolução de conflitos ou de controvérsias, é, por excelência, uma via contenciosa com aptidão para sanar a divergência concreta decorrente da relação entre as Partes.

15. Não por acaso, a Lei 9.307/96 inaugura o disciplinamento do instituto prevendo que “*as pessoas capazes de contratar poderão valer-se da arbitragem para dirimir litígios relativos a direitos patrimoniais disponíveis*”. No mesmo ideário, a cláusula arbitral que dá vida ao presente procedimento é enfática ao prever que “*as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados*”.

16. Numa ou noutra via, resta claro que as disposições – legais e contratuais – que regulam o instituto se fixam no entrechoque, no embate, na diferença de opiniões entre as Partes sobre determinado ponto do ajuste firmado, submetida à composição por um painel imparcial a partir de uma atividade de aplicação concreta da lei à espécie, superando ou albergando a pretensão resistida de uma das Partes.

17. Com uma maior precisão técnica, a clássica lição de Carnelutti nos ensina que litígio é “*um conflito de interesses regulado ou posto pelo direito, ou um conflito de interesses qualificado por uma pretensão e por uma resistência a essa, enfim, um conflito de interesses qualificado por uma pretensão resistida ou insatisfeita. Conflito de interesses na medida que são muitas as vontades dos envolvidos, todas elas em*



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

*desarmonia. E a pretensão resistida significa dizer que a vontade de um encontra resistência na vontade do outro”<sup>7</sup>.*

18. O conflito de interesse, portanto, é pressuposto lógico da atividade jurisdicional contenciosa. Por isso, em sede de jurisdição, são intrínsecas à decisão que resolve o litígio as características de autoridade e substitutividade. Dessa forma, a decisão pacificadora efetivada à luz das normas vigentes por agente imparcial deve se sobrepor às pretensões resistidas pela parte derrotada na avaliação, com aplicação de sua inteligência de forma imperativa.

19. Apesar da divergência doutrinária sobre a natureza jurídica da arbitragem, o fato é que a legislação brasileira previu que a sentença arbitral produzirá os mesmos efeitos da sentença judicial (art. 32, Lei nº 9.307/96), possuindo status de título executivo judicial (art. 515, VII, CPC).

20. Nesse sentido, tal qual ocorre no modelo judicial, a decisão arbitral deve aplicar o direito à espécie, substituindo uma das vontades em choque na controvérsia. Aliás, sobre a similitude substancial das atividades do juiz e do árbitro, o Professor Carmona esclarece:

A função do árbitro, como se vê, não é diferente daquela do juiz. Quanto à atividade do árbitro, não difere ela substancialmente daquela desempenhada pelo juiz togado: tanto um como o outro **conhecem as questões de fato e de direito deduzidas pelas partes**, analisando-as e valorando-as para formar seu convencimento, **propiciando as bases para a decisão da pretensão que lhes foi submetida (esta, aliás, a característica básica da atividade cognitiva)**. Por derradeiro, árbitro e juiz ostentam poder: a decisão que proferem um e outro é obrigatória e vinculante para os contendentes<sup>8</sup>. **(Grifamos)**

---

<sup>7</sup> in Sistema del Diritto Processuale Civile, Pádua, 1936, p. 40

<sup>8</sup> CARMONA, Carlos Alberto "Das boas relações entre juizes e os árbitro", in Revista do Advogado, outubro de 1997, p. 19



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

21. A partir de uma avaliação estrutural das funções e anseios da atividade jurisdicional, é forçoso perceber que a decisão contenciosa – judicial ou arbitral – pressupõe necessariamente uma avaliação de substituição. Assim, a decisão final da análise de **controvérsias**, **litígios** ou **disputas** busca, portanto, afastar a pretensão resistida, quando em desacordo com o regimento normativo vigente, ou, avaliada a situação de regularidade, manter o quadro estabelecido.

22. É verdade que há casos nos quais o contexto litigioso pode ser demonstrado independentemente da emissão de ato formal das Partes, nomeadamente quando a resistência é notória ou inconteste. De toda forma, mesmo nesses casos, há de haver comprovação de **pretensão resistida**, **de insurgência**, **de embate entre as partes**, a fim de alicerçar e dar legitimidade à atividade substitutiva da jurisdição, quer no âmbito judicial, quer na via arbitral.

23. Na hipótese dos autos é perceptível aferir que quanto ao pedido de ressarcimento de custos de atendimento de condicionantes relacionadas a pesquisas arqueológicas, áreas indígenas ou comunidades quilombolas, não houve qualquer apresentação de requerimento na via administrativa, não havendo, por isso, análise e resistência da Administração em relação aos valores **não apresentados** pela Requerente.

24. No que refere ao pleito de reequilíbrio pela Pandemia COVID-19, a ausência de controvérsia resistida é ainda mais flagrante. Isso porque se demonstrou nos autos não apenas a apresentação do pedido de forma inédita na via arbitral, mas também a emissão de atos internos voluntários da própria Administração para análise e investigação dos impactos causados no setor (Docs. R-05.37, R-05.38 e R-22), o que denota a total proatividade da Requerida a despeito da ausência de pedido casuístico da concessionária na via administrativa.

25. Em ambos os casos, não se trata de condicionar o exercício do acesso à justiça ao exaurimento da análise administrativa, como faz supor a decisão proferida. **A questão**



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**deve ser avaliada à luz da comprovação casuística do caráter litigioso e controvertido dos pleitos de reequilíbrio enumerados, que sequer foram apresentados administrativamente à época da instauração do presente procedimento.**

26. É incontestado aferir, ainda, a repercussão da inclusão dos pleitos tratados. Ao fim e ao cabo, não há outro caminho senão concluir que **a decisão sobre matéria fora da jurisdição é causa de nulidade absoluta do procedimento, ao menos nesse ponto específico.**

27. Salvo melhor juízo, com as devidas vênias, abrir a via arbitral para apresentação de pleitos inéditos e inaugurais não apenas ataca a própria ideia de jurisdição e controvérsia, mas também vai na contramão das tendências mundiais que estimulam a criação de campos de composição entre as Partes, encorajando-os a priorizarem pela análise autocompositiva inaugural<sup>9</sup>, que, no presente caso, é, por excelência, a análise administrativa do pleito.

28. Não bastasse isso, **o próprio contrato firmado livremente entre as partes é claro em aduzir que os eventuais pleitos de reequilíbrio devem ser apresentados na via administrativa, conforme normatização interna da Agência.** Nesse sentido, é clara a redação da Cláusula 22.2.1 (R-01), vejamos:

**22.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária**

**22.2.1** O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT.

---

<sup>9</sup> Nesse campo, o Professor Fernando da Fonseca Gajardoni rememora a previsão do Civil Procedure Rules (CPRs), na Inglaterra, *que impõem ao juízo e às partes/procuradores o dever de evitar, sempre que possível, as demandas judiciais (que devem ser processadas apenas em casos extremos), encorajando-se o atores processuais a se utilizarem de outros meios mais apropriados para a resolução dos conflitos (ADR).* In LEVANDO O DEVER DE ESTIMULAR A AUTOCOMPOSIÇÃO A SÉRIO: UMA PROPOSTA DE RELEITURA DO PRINCÍPIO DO ACESSO À JUSTIÇA À LUZ DO CPC/15, Revista Eletrônica de Direito Processual – REDP. Rio de Janeiro. Ano 14. Volume 21. Número 2. Maio a Agosto de 2020, p. 109.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

29. No presente caso, tratando-se de alegados eventos imprevisíveis, **a dinâmica normativa determina a sua apresentação à Agência através de pedido de Revisão Extraordinária do valor tarifário para crítica avaliação**, que, uma vez comprovado e quantificado o impacto, passa a ter efeitos financeiros a partir da revisão ordinária subsequente, senão vejamos as previsões da Resolução ANTT 645/2004:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão

§ 1º As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários.

§ 2º **As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente.**

[...]

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, **comprovadamente**, em alteração dos encargos da concessionária.

30. **Flagrante, portanto, que a apresentação de pleito inédito e inaugural na via arbitral afronta não apenas a estruturação teórica sobre o interesse de agir, mas também, de forma expressa e enfática, as disposições do contrato que regula a apreciação do presente caso.**

31. Nessa senda, nos parece incompatível com o modelo democrático contemporâneo o afastamento casuístico de exigências contratuais e regulamentares sem a motivação devida, sobretudo quando ausente qualquer fundamento que desabone a regulamentação efetivada pela entidade reguladora. Sobre esse último ponto, inclusive,



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

ao afastar o meio típico de apreciação administrativa inicial dos pleitos de revisão extraordinária previsto pela Agência, é crucial que o decisor realize uma clara e fundamentada análise de impacto regulatório, com avaliação não apenas da repercussão da decisão no mercado regulado, mas, principalmente, buscando demonstrar que o direito afastado na espécie é disponível nos termos da lei.

32. É certo que, nos procedimentos arbitrais envolvendo a Administração Pública, deve-se ter o cuidado para que a avaliação da arbitrabilidade objetiva não implique a supressão de competências institucionais, atribuídas a entidades públicas para o exercício de determinadas prerrogativas e deveres estabelecidos na lei, nos atos regulamentares e no próprio contrato. No caso em epígrafe, repise-se, **a dicção do contrato firmado entre as partes é clara ao prever que os pleitos de reequilíbrio dele decorrente devem ser avaliados na via administrativa, por meio de processo de revisão tarifária, a ser realizado de forma transparente, imparcial e isonômica pela agência reguladora, nos termos das resoluções da entidade pública.**

33. Por óbvio, em havendo resistência à pretensão concreta apresentada pela concessionária, seria aberto o caminho arbitral. Não é esse, como visto, o caso dos autos.

34. Diante de tais constatações, com o intuito de aclarar os termos da decisão arbitral, pugnamos que o Tribunal realize uma reflexão sobre a preliminar de interesse de agir apresentada à luz especificamente da **ausência de pretensão resistida, em decorrência da total ausência de apresentação anterior dos pleitos na esfera administrativa e dada a previsão incontestada da Cláusula 22.2.1 que regula o caso.**



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**DA AUSÊNCIA DE DIREITO VIOLADO PELO PODER PÚBLICO E  
REPERCUSSÃO NA ANÁLISE**

35. Do que foi detalhado até aqui, resta inconteste que os termos acordados livremente pelas Partes afastam a possibilidade de apresentação inaugural de pleitos de revisão na esfera arbitral. De toda forma, tendo em vista a extrema sensibilidade da questão, na remota hipótese de manutenção dos termos da decisão surgem algumas dúvidas sobre seus efeitos e repercussões.

36. A primeira diz respeito aos limites de investigação do Tribunal Arbitral sobre os pontos enumerados. Nessa medida, é crucial que haja um **detalhamento circunstancial sobre a amplitude da investigação arbitral nesses pontos**, sobretudo no que diz respeito aos efeitos da pandemia COVID. Isso porque restou demonstrado que a Agência, em diálogo democrático com o setor regulado, vem traçando as ideias e diretrizes que serão consideradas para o desenho da metodologia a ser implementada nos contratos impactados pelo evento ainda.

37. Repise-se, aqui, a preocupação quanto o exercício de jurisdição sobre tema de natureza eminentemente regulatória. Accioly, nesse ponto, é assertivo ao dizer que se deve ter "*parcimônia no que toca às condenações a obrigações de fazer e não fazer. O facere ou o non facere impostos pelos árbitros não podem ter o condão de desfazer, materialmente, as dimensões extrapatrimoniais dos atos inarbitráveis da Administração Pública*"<sup>10</sup>.

38. *In casu*, há inequivocamente uma análise regulatória do evento em curso, com ampla participação do setor na construção metodológica. **Se admitida a análise paralela na via arbitral, é crucial que os árbitros tracem os limites da investigação, a fim de**

---

<sup>10</sup> João Pedro Accioly, 'Arbitrabilidade objetiva dos conflitos com a administração pública', in João Bosco Lee and Flávia Mange (eds), Revista Brasileira de Arbitragem, (Comitê Brasileiro de Arbitragem CBar & IOB; Kluwer Law Internacional 2020, Volume XVII Issue 65). p. 15



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**que não seja rompida a regulação democrática buscada pelo Agente Regulador. Nessa esteira, falecendo arbitrabilidade e competência de interferência sobre o modelo regulatório a ser construído, no remoto caso de incluir o pleito não apresentado na via administrativa, cabe ao painel deixar claro a dimensão da investigação a ser efetivada nas fases seguintes.**

39. Em outras palavras, não sendo o painel arbitral agente regulador, em qual medida se dará a análise de pleitos inéditos (e não corretivos) em discussão democrática com o mercado regulado? Quais os limites incidirão para garantir, a um só tempo, a análise inaugural na via arbitral e o respeito às competências regulatórias da Agência e o tratamento isonômico dos demais regulados que vem participando da discussão democrática administrativa?

#### DA ANÁLISE DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA

40. Ligada umbilicalmente à questão anterior, a segunda questão diz respeito à repercussão de eventual decisão de afastamento das preliminares alegadas sobre o direito de ampla defesa e contraditório da Requerida. Na análise dos autos vê-se que, **por não atacar qualquer ato da Administração Pública**, as manifestações de defesa da Requerida não enfrentaram os aspectos meritórios dos pleitos. Assim, não havendo comprovação de cumprimento e gastos de condicionantes na via administrativa e tampouco apresentação anterior de impacto em pedido de revisão extraordinária em relação ao COVID, a Requerida restou impossibilitada de avaliar com criticidade os pleitos apresentados somente na via arbitral.

41. O que há, em verdade, é uma notória tentativa de fuga da via ordinária expressamente prevista no contrato, com flagrante ataque ao direito ao contraditório da Requerida, que se vê, nesse estágio, diante de um procedimento caracterizado por atos e



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

análises unilaterais produzidos por mandatários da Requerente, sem a necessária digressão crítica interna que determina a regulação da matéria.

42. É preciso não apenas registrar, mas também indicar as repercussões da decisão sobre os direitos constitucionais que instrumentalizam a ideia de justiça do procedimento, a fim de que haja avaliação casuística sobre as consequências de regularidade e legalidade do feito nesses pontos.

43. É fato que o contexto apresentado assenta grave prejuízo ao exercício do contraditório e à ampla defesa, garantias constitucionais, na medida em que não foi apontada qual a conduta da ANTT teria resultado em violação dos pleitos apresentados. A exigibilidade do contraditório e paridade de armas entre as partes impõe o envolvimento no litígio, que *in casu* sequer foi constatado.

**DA NECESSIDADE DE ANÁLISE CRÍTICA SOBRE AS  
RESPONSABILIDADES QUANTO AOS CUSTOS DE PLEITOS INAUGURAIIS**

44. Por fim, é oportuno trazer uma reflexão acerca da responsabilidade sobre os custos adicionais decorrentes da escolha inaugural da via arbitral, atraindo investimentos que poderiam ser evitados pela análise administrativa. Sobre o ponto, pese deixar assente que a questões específicas tratadas no presente momento restariam impossíveis de análise na via arbitral em razão da ausência de interesse de agir já delineada, é cediço que os procedimentos arbitrais emergem no contexto de viabilizar uma forma eficiente de instrumentalizar **divergências**, suscetibilizando-se a atividade jurisdicional a uma maior autonomia de vontade das Partes. Nesse sentido, há incentivo para que as Partes negociem os termos do procedimento, convergindo seus interesses para engendram um procedimento mais eficiente, econômico e célere na solução dos conflitos.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

45. Ao inaugurar discussões na via arbitral, é intuitivo perceber que a Requerente se expõe a todos os custos consecutórios. Isso porque todo o regramento só aponta numa direção: **os custos decorrentes da opção exclusiva de uma das Partes devem ser a ela imputáveis**. Não havendo resistência da Requerida – e optando a Requerente pela apresentação do pleito na via arbitral, é lógico que a ela cabe a responsabilidade sobre os custos incidentes dessa escolha.

46. Não por acaso, o Regulamento da CCI é contundente em prescrever que o Tribunal pode decidir no curso da arbitragem a responsabilidade pelos custos, levando sempre em consideração a postura eficiente e econômica das Partes, senão vejamos:

ARTIGO 38 - Decisão quanto aos custos da arbitragem

1 Os custos da arbitragem incluem os honorários e despesas dos árbitros e as despesas administrativas da CCI fixados pela Corte em conformidade com a tabela em vigor na data da instauração da arbitragem, bem como os honorários e despesas de quaisquer peritos nomeados pelo tribunal arbitral, e as despesas razoáveis incorridas pelas partes para a sua representação na arbitragem. [...]

3 **A qualquer momento no curso do procedimento, poderá o tribunal arbitral tomar decisões relativas aos custos**, além daqueles fixados pela Corte, e ordenar seu pagamento. [...]

5 **Ao tomar decisões relativas a custos, o tribunal arbitral deverá considerar quaisquer circunstâncias que entenda relevantes, inclusive em que medida cada parte conduziu a arbitragem de uma forma expedita e eficiente quanto aos custos.**

47. Patente perceber uma inequívoca – e elogiável – intenção de privilegiar a Parte que litiga com alicerce nos deveres de eficiência e celeridade. Com algum maior detalhe, o Relatório da Comissão de Arbitragem e ADR da CCI intitulado *Controlling Time and Costs in Arbitration* (Controle de horas e custos na arbitragem) avança na questão e fixa diretrizes em relação especificamente à fixação das responsabilidades pelos custos incidentes no curso do procedimento, privilegiando a Parte que busca dar celeridade e eficiência ao feito, vejamos:



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**Costs**

**82 Using allocation of costs to encourage efficient conduct of the proceedings**  
**The allocation of costs can be a useful tool to encourage efficient behaviour and discourage unreasonable behaviour.** Pursuant to Article 38(5) of the Rules, the arbitral tribunal has discretion to award costs in such a manner as it considers appropriate. It is expressly stated that, in making its decisions on costs, the tribunal may take into consideration the extent to which each party has conducted the arbitration in an expeditious and cost-effective manner. [...]

48. Em quaisquer dos cenários em que posta a presente análise, é forçoso perceber que a ausência de instauração da demanda na via administrativa e a escolha de apresentação inaugural na via arbitral – indevida, repise-se - atrai o dever de pagamento dos custos gerados por quem o causou, no presente caso, a Requerente.

## **DO PEDIDO**

Diante do exposto, requer a ANTT o enfrentamento dos argumentos trazidos e, consequentemente, a reconsideração da Ordem Processual nº 04, com acatamento da preliminar apresentada. Na remota hipótese de manutenção de seus termos, a Requerida requer que sejam supridas as dúvidas e demais obscuridades identificadas.

Brasília, 27 de abril de 2021.

**JONAS RODRIGUES DA SILVA JUNIOR**  
Procurador Federal



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

**ROBERTA NEGRÃO COSTA WACHHOLZ**  
Procuradora Federal

**KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA**  
Procuradora Federal

**MILTON CARVALHO GOMES**  
Procurador Federal

**PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO**  
Advogada da União



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

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 Rodovias - PER	<b>Especifica todas as condições para execução do Contrato</b> , 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 nº 290, de 2018-Plenário do TCU	<b>Determina à ANTT que se abstenha de utilizar os custos médios gerenciais do DNIT como base de cálculo para os valores de investimentos a serem incluídos nos contratos de concessão de rodovias federais</b> , bem como para investimentos já previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER).
R-04	Despacho n. 262/2020/ASSAD/GM	Por considerar oportuno e conveniente, o Ministro da Infraestrutura autoriza, para o presente caso, com base no art. 1º, parágrafo 2º, da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, que a União se submeta voluntariamente à jurisdição arbitral.
RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS		
R-05	Nota Técnica elaborada pelo Grupo Técnico instituído pela	Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Portaria n. 37, de 27 de abril de 2020, instituiu



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

	Portaria n. 37 de 27 de abril de 2020	Grupo Técnico - GT composto por servidores do MInfra e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para prestar assessoramento técnico à Consultoria Jurídica (CONJUR) junto ao MInfra, no desempenho de suas atividades no Procedimento Arbitral que tramita perante a CCI, em que são partes, de um lado, a ANTT e a União e de outro, a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A.
R-05.01	Diagnóstico e Alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais	<b>Documento genérico e apócrifo.</b> Ainda que o citado documento contivesse uma análise específica, esta análise não poderia deixar de considerar dispositivos contratuais imperativos, segundo o qual <b>o risco de tráfego é um risco a ser assumido pela Concessionária.</b>
R-05.02	Resolução ANTT n. 675, de 4 de agosto de 2004	Demonstra que os <b>processos para reequilíbrio econômico-financeiro em contratos de concessão rodoviária federal são integralmente conduzidos pela ANTT</b> , mediante revisões ordinárias anuais, revisões extraordinárias ou revisões quinquenais das tarifas básicas de pedágio.
R-05.03	Memorando n. 876/2018/SUINF	Encaminha o “Documento Diagnóstico” (R-05.01).
R-05.04	Acórdão 2644/2019-TCU-Plenário (TC 034.032/2017-7)	Trata do “Documento Diagnóstico” (R-05.01) manifestando-se quanto a falta de confiabilidade das informações e dados nele constantes.
R-05.05	Medidas Provisória n. 752, de 24 de novembro de 2016	Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica. <b>Não representa reconhecimento de direito a reequilíbrio econômico financeiro do contrato.</b> Não é possível dela inferir confissão, por parte da



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		Administração Pública, acerca de prejuízos alegados pela Concessionária.
R-05.06	Medidas Provisória n. 800, de 18 de setembro de 2017	Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais. <b>Não representa reconhecimento de direito a reequilíbrio econômico financeiro do contrato.</b> Não é possível dela inferir confissão, por parte da Administração Pública, acerca de prejuízos alegados pela Concessionária.
R-05.07	Licença de Instalação n. 1.083, de 29 de outubro de 2015	Licença de Instalação emitida pelo IBAMA para o empreendimento da Requerente. <b>Abrangeu todo o trecho concedido, permitindo a duplicação de longas extensões de rodovia pela Concessionária.</b>
R-05.08	Ofício n. 229/2017/GEINV/SUINF	Informam à MSVia acerca da
R-05.09	Nota Informativa n. 45/GEPRO/SUINF/2016	<b>prorrogação da data para início da contagem do prazo previsto para cumprimento das metas anuais</b> estabelecidas no item 3.2.1 do Programa de Exploração da Rodovia, que passaria a ser <b>10/05/2016.</b>
R-05.10	Licença Prévia n. 507, de junho de 2015	Corresponde à primeira etapa do licenciamento, sendo expedida na fase de planejamento e de concepção de um novo empreendimento ou atividade, contendo os requisitos básicos a serem atendidos nas fases de localização, instalação e operação, observados os planos municipais, estaduais ou federais de uso do solo. Sua expedição depende das informações sobre a concepção do projeto, sua caracterização e justificativa, a análise dos possíveis impactos ao ambiente e das medidas que serão adotadas para o controle e mitigação dos riscos ambientais.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-05.11	Resolução n. 5.414, de 6 de setembro de 2017	Aprova a 2ª Revisão Ordinária, a 4ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Rodovia BR-163/MS - trecho entre a divisa com o estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná - explorado pela Requerente. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões</b> , de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.
R-05.12	Liminar em Agravo de Instrumento n. 0002451-66.2019.4.01.0000	<b>Suspende indevidamente os efeitos da Deliberação ANTT n. 1.025, de 26/11/2019 (Doc. R-15)</b> que aplicou à Concessionária, <b>conforme previsão contratual</b> , na tarifa básica de pedágio, o desconto de reequilíbrio correspondente ao "Fator D".
R-05.13	Resolução ANTT n. 4.826, de 3 de setembro de 2015	<b>Autoriza o início da cobrança de pedágio a partir de 14/9/2015</b> , de forma que a Concessionária começou a auferir receitas da concessão muito antes de ser autorizada a iniciar as obras de duplicação e melhorias em 10/05/2016.
R-05.14	Nota Técnica n. 633/2020/COAMB/GEENG/SUINF/DIR	<b>Demonstram que a primeira etapa de duplicação (10% da meta total) foi realizada em 2014</b> ,
R-05.15	Nota Técnica n. 1858/2020/COAMB/GEENG/SUINF/DIR	<b>conforme planejado pela Concessionária</b> , com a devida autorização do IBAMA para obras, por meio de seu enquadramento na Portaria n. 288/MT/MMA (Doc. R-05.16).
R-05.16	Portaria n. 288/MT/MMA - de 16 de julho de 2013	Institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis - PROFAS, para fins de regularização ambiental das rodovias federais. <b>Autorizou a duplicação da BR-163 antes da emissão da Licença de Instalação</b> , permitindo que a Concessionária iniciasse a cobrança do pedágio a partir de 14/9/2015.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-05.17	Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) n. 916/2014	Autoriza obras de duplicação em 129,23 km. Tal extensão era suficiente para cumprir a meta do 1º ano de concessão (48km), demonstrando que não houve impedimentos para o cumprimento das metas de obras de duplicação até o 4º ano de concessão.
R-05.18	Carta PR 000215/2020, de 27 de março de 2020	Carta por meio da qual MSVIA reitera seu pleito de Relicitação.
R-05.19	Parecer n. 02001. 04092/2015/COTRA/IBAMA	Limita o lado da rodovia oposto à duplicação para que as áreas de apoio sejam implantadas.
R-05.20	Portaria Interministerial n. 289/2013/MT/MMA, de 16 de julho de 2013	Com base nesta Portaria e no art. 8º, inciso III, da Portaria MT/MMA nº 288/2013 (Doc. R-05.16) o IBAMA, por meio do Ofício OF02001.007800/2014-81/GABIN/PRESI/IBAMA, de 17 de julho de 2014 (Doc. R-05.23), autorizou o início das obras de duplicação em subtrechos que totalizavam 89,1 km, quatro meses após a assunção da rodovia. Essa autorização permitiria o atendimento das condições prévias para cobrança de pedágio, as quais estão definidas na cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão.
R-05.21	Ofício DE-000033/2014	A Concessionária informa que em vistoria realizada entre MSVIA, IBAMA e ANTT, nos dias 26, 27 e 28/03/2014, foram analisados os trechos inicialmente propostos pela Concessionária para autorização de duplicação nos moldes da Portaria n. 288/MT/MMA (Doc. R-05.16).
R-05.22	EVTEA da estruturação da concessão da BR-163/MS, no Volume 3, Tomo II	Trata dos Estudos Ambientais e indica diversas áreas existentes, como unidades de conservação, territórios indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e reúne informações obtidas junto ao IBAMA, à FUNAI, ao ICMBio, ao Iphan e outros órgãos ambientais, demonstrando que a Concessionária conhecia a



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		existência de tais áreas no trecho rodoviário concedido.
R-05.23	Ofício do IBAMA 02001.007800/2014-18 GABIN/PRESI/IBAM, de 17 de junho de 2014	Autorizou o início das obras de duplicação em subtrechos que totalizavam 89,1 km, quatro meses após a assunção da rodovia. Essa autorização para duplicar 89,1 km permitiria o atendimento das condições prévias para cobrança de pedágio, as quais estão definidas na cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão.
R-05.24	Contrato da ECOSUL	Neste contrato constou opção regulatória de modelagem contratual diferente da que consta no Contrato objeto desta arbitragem. No contrato da ECOSUL, que integra a 1ª Etapa de Concessões, constou expressamente que haveria revisão da tarifa básica sempre que fossem constatadas modificações estruturais nos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados pela contratada na definição dos encargos, desde que imprevisíveis e não atendidas ou cobertos pelos reajustes tarifários previstos no contrato, para mais ou para menos, conforme o caso, observados os preceitos legais pertinentes.
R-05.25	Parecer n. 01751/2016/PF- ANTT/PGF/AGU	A Procuradoria Federal junto à ANTT, quando provocada sobre o pleito de reequilíbrio da ECOSUL, manifestou-se favoravelmente. Repita-se, a modelagem do contrato objeto desta arbitragem é totalmente diversa, por isso o pleito da Requerente foi indeferido pela ANTT.
R-05.26	Aviso n. 187/GP/TCU, de 29 de março de 2019	Acompanhamento, pelo TCU, das questões referentes ao impacto das elevações de preço do material betuminoso, utilizado para



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		revestimento asfáltico, sobre as tarifas de pedágio das rodovias federais exploradas em regime de concessão.
R-05.27	CT-001-2015, de 18 de fevereiro de 2015	Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR aborda questões referentes aos materiais betuminosos e os reflexos da variação dos preços nos contratos rodoviários.
R-05.28	Parecer Técnico n. 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU	Esclarece à área técnica da ANTT que as teorias do fato do príncipe ou da imprevisão não podem ser aplicadas ao caso concreto porque a <b>variável em questão, custo dos insumos asfálticos, estava dentro dos riscos assumidos pela Concessionária.</b>
R-05.29	Acórdão n. 1.604, de 2015 - TCU	Não é adequada a comparação que a Requerente apresenta entre o Contrato de Concessão e os contratos do DNIT no que diz respeito aos insumos asfálticos. Esse acórdão do TCU aborda a <b>diferença dos regimes jurídicos de concessões e contratos de prestação de serviços públicos previstos na Lei nº 8.666/1993.</b>
R-05.30	Acórdão n. 290, de 2018- Plenário do TCU	Determina à ANTT que se abstenha de utilizar os custos médios gerenciais 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 Programa de Exploração da Rodovia (PER) (Doc. R-03 - em duplicidade).
R-05.31	Resolução ANTT n. 4.826, de 3 de setembro de 2015	Os impactos da Lei dos Caminhoneiros foram considerados, inicialmente, por meio da 2ª Revisão Extraordinária da MSVia, aprovada pela Resolução nº 4.826, de 03 de setembro de 2015 (Doc. R-05.13 - em duplicidade), conforme os termos da Nota Técnica nº 133/2015/GEROR/SUINF, de 02 de setembro de 2015, tendo sido
R-05.31A	Nota Técnica n. 133/2015/GEROR/SUINF, de 02 de setembro de 2015	



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		considerado que a concessionária teve perda de receita em razão dos eixos suspensos dos veículos de carga vazios e de uma parcela dos veículos carregados de 12,59%. Dessa forma, a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) quilométrica sofreria um aumento de 14,40%. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.</b>
R-05. 31B	Resolução n. 5.183, de 12 de setembro de 2016	A Lei dos Caminhoneiros voltou a ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato na 1ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária, aprovada pela Resolução nº 5.183, de 12 de setembro de 2016, consoante o que apurado pela Nota Técnica nº
R-05. 31C	Nota Técnica n. 168/2016/GEROR/SUINF, de 05 de setembro de 2016	168/2016/GEROR/SUINF, de 05 de setembro de 2016. A referida nota técnica consignou que a diferença entre a perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos estimada na 2ª Revisão Extraordinária para o ano 2 e a perda real de receita desse ano foi de R\$ 13.540.353,66. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.</b>
R-05. 31D	Resolução ANTT n. 5.414, de 06 de setembro de 2017	Ainda sobre os impactos da Lei dos Caminhoneiros: na 2ª Revisão Ordinária e 4ª revisão
R-05. 31E	Nota Técnica n. 162/2017/GEROR/SUINF, de 18 de agosto de 2017	extraordinária, aprovada pela Resolução ANTT nº 5.414, de 06 de setembro de 2017, de acordo com o que avaliado por meio da Nota Técnica nº 162/2017/GEROR/SUINF, de 18 de agosto de 2017, considerou-se a perda real de receita devido à isenção dos



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		eixos suspensos de 6,08%, com impacto de 6,473% na tarifa, por meio da aplicação do Fator C. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.</b>
R-05. 31F	Deliberação ANTT n. 700, de 11 de setembro de 2018	Ainda sobre os impactos da Lei dos Caminhoneiros: na 3ª revisão Ordinária e 5ª revisão extraordinária, aprovada pela Deliberação ANTT nº 700, de 11 de setembro de 2018, conforme o que consta da Nota Técnica nº 041/2018/GEREF/SUINF, de 07 de agosto de 2018, foi considerada a perda real de receita devido à isenção dos eixos suspensos de R\$ 1.921.343,66. Nesse contexto, a perda real de receita foi de 6,36%, o impacto na tarifa, por meio da aplicação do Fator C, foi de 6,789%. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.</b>
R-05. 31G	Nota Técnica n. 041/2018/GEREF/SUINF, de 07 de agosto de 2018	Ainda sobre os impactos da Lei dos Caminhoneiros: por meio da Nota Técnica de Revisão SEI nº 2753/2019/GEINV/SUINF/DIR (4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da MSVIA - 2019), alteraram-se os valores reequilibrados para o total de R\$ 64.717.812,02, de acordo com cronograma específico constante da referida revisão, em relação ao aumento do limite de peso bruto transmitido por eixo. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios</b>
R-05. 32	Nota Técnica de Revisão SEI n. 2753/2019/GEINV/SUINF/DIR	



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.
R-05. 32A	Nota Técnica n. 2916/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 06 de setembro de 2020	Por meio da Nota Técnica nº 2916/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 06 de setembro de 2020, também referente à 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, apurou-se que a perda real de receita devido à isenção dos eixos suspensos para o 6º ano de concessão foi no montante total de R\$1.292.307,62, a preços correntes do referido ano. Nesse contexto, a perda real de receita foi de 6,665%, gerando um impacto na tarifa, por meio da aplicação do Fator C, de 7,141%. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.</b>
R-05. 33	Nota Técnica n. 3810/2020/GEFIR/SUROD/ANTT	Atualmente encontra-se em andamento a proposta da 5ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da MSVIA, nas quais se exclui dos valores reequilibrados parcela referente à recuperação (restauração) do pavimento, propondo, desta forma, a alteração do fluxo de caixa para o total de R\$ 54.376.021,72 até que se aplique os valores definitivos. <b>Demonstra que a ANTT considerou os efeitos da Lei dos Caminhoneiros em diversas revisões, de acordo com critérios uniformemente adotados nas demais concessões da mesma etapa.</b>
R-05. 34A	Proposta de Projeto de Pesquisa RDT ECOPONTE/ANTT	<b>Estudo complexo</b> que busca construir uma metodologia adequada ao reequilíbrio do contrato referente à
R-05. 34B	Resumo Executivo intitulado: “Definição de uma metodologia para avaliar os impactos do	<b>Lei dos Caminhoneiros. Com relação à metodologia que permitirá definir percentual do aumento dos custos de</b>



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

	aumento da tolerância nas cargas por eixo nos custos de manutenção de pavimentos de rodovias concedidas”	manutenção do pavimento sobre a base de cálculo, o Relatório Final referente à pesquisa desenvolvida pela Universidade do Rio Grande do Sul, <b>já foi concluído e entregue à ANTT.</b> No momento, a área técnica está estudando como será aplicada essa metodologia nos reequilíbrios dos contratos de concessão, último passo para conclusão do processo.
R-05. 34C	Relatório Final de Pesquisa RDT: LAPAV-ECOPONTE-ANTT	
R-05. 34D	Nota Técnica n. 2550/2020/GEFIR/SUROD/DIR	Atualmente encontra-se em andamento a proposta da 5ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da MSVIA
R-05. 34E	Nota Técnica n. 3810/2020/GEFIR/SUROD/ANTT	(Nota Técnica nº 3810/2020/GEFIR/SUROD/ANTT - Doc. R-05. 33, em duplicidade), nas quais se exclui dos valores reequilibrados parcela referente à recuperação (restauração) do pavimento, propondo, desta forma, a alteração do fluxo de caixa para o total de R\$ 54.376.021,72 até que se aplique os valores definitivos.
R-05. 35	Requerimento de Adesão ao Processo de Relicitação da BR-163/MS	O requerimento de Relicitação foi originalmente protocolado em 20/12/2019 e reiterado com ajustes em 27/03/2020, sem indicações quanto à pandemia de COVID-19.
R-05. 36	Deliberação ANTT n. 337, de 21 de julho de 2020	A ANTT atesta a Viabilidade Técnica e Jurídica do Requerimento de Relicitação, nos termos do art. 4º, caput, do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.
R-05. 37	Resolução n. 5.892, de 26 de maio de 2020	Dispõe sobre a <b>postergação da cobrança de verbas de fiscalização das concessionárias federais de infraestrutura rodoviária referentes às competências de maio, junho e julho de 2020</b> , em razão do estado de calamidade pública decorrente



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		do Covid-19, demonstrando que o Poder Público não está insensível aos problemas decorrentes da Pandemia.
R-05. 38	Parecer n. 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU	Reconhece que, salvo disposição contratual em sentido contrário, a pandemia do novo coronavírus (SARS-CoV-2) pode ser classificada como evento de “força maior” ou “caso fortuito”, caracterizando “álea extraordinária” para fins de aplicação da teoria da imprevisão a justificar o reequilíbrio de contratos de concessão de infraestrutura de transportes. <b>Não obstante, é expresso no sentido de que eventuais desequilíbrios devem ser apurados no caso concreto.</b>
R-05. 39	Processos Administrativos - Multas aplicadas pela ANTT	Atualmente, a Concessionária apresenta cinquenta e sete Processos Administrativos Simplificados (PAS) para apuração de infração e aplicação de penalidades, junto à ANTT, conforme quadro resumo.
R-06	Acórdão 2644/2019-TCU-Plenário (TC 034.032/2017-7)	O TCU declara que a Concessionária descumpriu obrigações contratuais, o que <b>ensejaria a necessidade de a ANTT - e não a União - promover o equilíbrio da equação econômico-financeira do contrato</b> em favor da Administração Pública, demonstrando ilegitimidade passiva da União (Doc. R-05.04, em duplicidade).
R-07	Portaria n. 961, de 24 de novembro de 2017	Conceitua a política de outorgas para a exploração da infraestrutura de transporte rodoviário e disciplina a elaboração e aprovação dos planos de outorga para essa exploração.
R-08	Plano de Outorga para a concessão da BR-163	<b>Define a alocação dos riscos da Concessão da Rodovia BR-163.</b>
R-09	Despacho do Ministro dos Transportes de 29/08/2013	Aprova o Plano de Outorga para a concessão da BR-163.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-10	NOTA AST/DECRO n. 035/2020	Informações fornecidas pelo BNDES que elucidam as verdadeiras razões que levaram o banco a suspender as linhas de crédito provenientes do financiamento da Requerente, o qual já havia sido concedido e, em parte, usufruído pela Concessionária.
R-11	Nota Informativa SEI n. 241/2020/NAM/DG/DIR	A Concessionária MGO, que também integra a 3ª Etapa de Concessões do PROCROFE, mesmo tendo obtido financiamento junto ao BNDES e à Caixa Econômica Federal, ainda fez o lançamento de debêntures e conseguiu bons níveis de execução contratual.
R-12	Parecer n. 166/2020/GEFIR/SUINF/DIR	
R-13	Carta de Apoio dos Bancos Públicos, datada de 4 de setembro de 2013	Consiste em um documento de intenção, descritivo das condições dos financiamentos ofertados pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal para atender às licitações da 3ª Etapa das Concessões do Programa de Investimento em Logística - PIL/2012
R-14	Manual de Licenciamento Ambiental, elaborado pelo Ministério da Infraestrutura e Ministério da Economia	Apresentam noções básicas sobre licenciamento ambiental.
R-15	Deliberação ANTT n. 1.025, de 25/11/19	Aprovou a 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP e aplicou à Concessionária, conforme previsão contratual, o desconto de reequilíbrio correspondente ao “Fator D”, estando com os efeitos suspensos em decorrência de decisão judicial (R-05.12).
R-16	Nota Técnica n. 039/2017/GEINV/SUINF, de 18/07/17	Justifica, por meio da matriz de risco contratual e análises tanto da área técnica quanto da Procuradoria Federal junto à ANTT, a negativa do pedido de reequilíbrio por aumento do preço dos insumos asfálticos foi realizado pela MSVia.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-17	Procedimento de Árbitro de Emergência CCI n. 23238/GSS (AE)	No âmbito do procedimento arbitral CCI 23238/GSS a sistemática contratual - Fator D - foi validada pelo árbitro de emergência, que endossou a aplicação do instituto pela ANTT.
R-18	Cronograma atualizado da licitação	Traz as datas referentes aos atos da licitação para a concessão da BR 163/MS, com destaque para as datas de apresentação de propostas e do leilão.
R-19	PETROBRÁS - Fato relevante de 25.10.2013	Petrobrás informa o mercado acerca do alinhamento dos preços domésticos do diesel e da gasolina aos preços internacionais.
R-20	PETROBRÁS - Fato relevante de 30.10.2013	Aditamento ao Fato Relevante de 30.10.2013, no qual a Petrobrás reforça o alinhamento de preços de derivados do petróleo com o mercado internacional e divulga metodologia para tanto.
R-21	PETROBRÁS - Fato relevante de 29.11.2013	Petrobrás informa, mais uma vez, acerca da convergência de preços de derivados do petróleo com referências internacionais.
<b>TRÉPLICAS DAS REQUERIDAS</b>		
R-22	Segunda Nota Técnica elaborada pelo Grupo Técnico instituído pela Portaria n. 37 de 27 de abril de 2020	Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Portaria n. 37, de 27 de abril de 2020, instituiu Grupo Técnico - GT composto por servidores do MInfra e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para prestar assessoramento técnico à Consultoria Jurídica (CONJUR) junto ao MInfra, no desempenho de suas atividades no Procedimento Arbitral que tramita perante a CCI, em que são partes, de um lado, a ANTT e a União e de outro, a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A.
R-22.40	NT 1863.2019 GEFIR. SUINF. DIR	Apresenta planilha que traz a distribuição financeira proposta na revisão tarifária de 2019 atendendo



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		as diretrizes propostas pelo TCU (páginas 16 e 17).
R-22. 41	NT 1545. 2020 COREM. GREG. SUINF. DIR	O Relatório Final referente à pesquisa desenvolvida com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT, intitulada “P1 - Definição de uma metodologia para avaliar os impactos do aumento da tolerância nas cargas por eixo nos custos de manutenção de pavimentos de rodovias concedidas” elaborado pelo Laboratório de Pavimentação - LAPAV da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRS, foi aprovado pela Nota Técnica SEI n° 1545/2020/COREM/GREG/SUINF/DIR.
R-22. 42	Acórdão TCU 1461.2018 Plenário	Com o intuito de atender a comando do item 9.4 do Acórdão TCU 1.461/2018 - Plenário, que determinou à ANTT que “ao término dos estudos apontados por essa reguladora nestes autos, encaminhe a esta Corte de Contas seus resultados antes de sua aplicação nos reajustes das tarifas de pedágio”, em referência a alterações realizadas pelo art. 16 da Lei n° 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), o Relatório Final foi apresentado à Corte de Contas em abril/2020.
R-22. 43	Ofício-Circular 786. 2020 SUROD. DIR-ANTT	Posteriormente, mediante Despacho do Superintendente de Infraestrutura Rodoviária, de 04/06/2020, foi autorizada a aplicação do referido estudo nas próximas revisões da tarifa de pedágio para a adequação dos valores a serem considerados no reequilíbrio econômico-financeiro devido à alteração legal trazida pela Lei n° 13.103, de 02 de março de 2015. A medida foi comunicada a todas as Concessionária de Rodovias Federais mediante Ofício Circular SEI n° 786/2020/SUROD/DIR-ANTT, de 04/06/2020, para aplicação nas



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		próximas revisões tarifárias de cada outorga.
R-22.44	Edital 05.2013 BR 163 MS	Edital 05.2013 BR 163 MS.
R-22.45	Resolução 4645.2018 BACEN	MSVia alega que a TJLP sofreu variação positiva, o que é verdade, porém em linha com o projetado pelo mercado e dentro do que é previsto na regra de cálculo da TJLP definida pela Resolução BACEN nº 4.645, de 16 de março de 2018.
R-22.46	Carta MSVia PR-00065- Licenciamento Ambiental e Início de Obras	No que se refere à afirmação da Concessionária de que a LI prescindia de estudos complementares como a emissão de ruídos, efluentes, gases, drenagem, entre outros para a conclusão do Plano Básico Ambiental (PBA), e que esse seria um dos motivos para atraso no início das obras, destaca-se a Condicionante 2.15 da referida LI, na qual o órgão licenciador solicita apenas que seja reapresentado, em meio digital e em caráter executivo, num prazo de 60 dias os programas integrantes do PBA, sem fazer qualquer menção ao retardo do início das obras em função da solicitação. Aprópria Concessionária já havia expressado entendimento equivalente por meio do Ofício PR-00065/2015, de 13 de abril de 2016.
R-22.47	Resolução 01.1986 CONAMA	Com base no art. 2º, I, da Resolução nº 1/1986 do Conama, o licenciamento ambiental de atividade modificadoras do meio ambiente de estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA.
R-22.48	Resolução 237.1997 CONAMA	No mesmo sentido, o item 17 do Anexo I da Resolução nº 237/1997 lista as obras civis de rodovias como uma das atividades ou empreendimentos sujeitas ao



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		licenciamento ambiental e, assim, todo os Estudos de Viabilidade para Concessões Rodoviárias tem a componente ambiental, por força dessa norma.
R-22. 49	Carta PR MSVia 455.2020-Proposta Reequilíbrio COVID-19	O pleito da Concessionária de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da pandemia foi apresentado por meio Carta PR - 000455_2020 - Proposta Reequilíbrio COVID-19, de 02/09/2020, no âmbito do processo nº 50500.093381/2020-51, que se encontra sobrestado até a definição de metodologia para apuração dos desequilíbrios decorrentes da pandemia de Covid-19.
R-22. 50	Portaria ANTT 227.2020	Anteriormente, a Portaria DG/ANTT nº 227/2020, de 21 de maio de 2020, publicada no DOU de 22/05/2020, já havia determinado a priorização de processos administrativos referentes à análise técnica e jurídica quanto ao cabimento e metodologia para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de infraestrutura de transporte, a luz do Parecer n. 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (Doc. R-05.38).
R-22. 51	Resolução ANTT 1187.2005	Não houve novos PAS encerrados e nem novos valores quitados pela MSVia.
R-22. 52	Portaria SUINF. ANTT 28.2019	Assim, informa-se que o valor atualizado das multas da MSVia é de R\$ 253.557.210,55. As análises de anteprojetos e projetos executivos seguem o rito estabelecido na cláusula 6 do Contrato de Concessão e na Resolução ANTT n. 1187/2005, além da Portaria SUINF n. 28/2019.
R-22. 53	Portaria SUINF. ANTT 216.2019	Já a sistemática de apuração das
R-22. 54	Portaria SUINF. ANTT 216.2016	inexecuções de obras está prevista na Portaria SUINF n. 216/2019
R-22. 55	Portaria SUINF. ANTT 34.2015	(antigamente pelas Portarias SUINF
R-22. 56	Portaria SUINF. ANTT 45.2011	n. 216/2016, n. 034/2015 e



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		n. 045/2011), neste sentido, quando apurado as inexecuções de obras, são avaliados os responsáveis pelos eventuais atrasos na aceitação/conclusão das análises de anteprojetos ou projetos executivos.
R-23	Ordem Processual n.º 5 – PROCEDIMENTO ARBITRAL N.º 64/2019/SEC7	Tribunal Arbitral analisou o Documento Diagnóstico declarando trata-se de documento que não revela reconhecimento de direito ao reequilíbrio pela ANTT.
R-24	Acórdão TCU 2605/2020	Os descontos de reequilíbrio buscam estimular condutas desejáveis por parte da Concessionária, e sua não aplicação acaba por criar, indiretamente, um fator econômico-financeiro que não contribui para eficiência da concessão, mas sim um benefício indevido em favor da Concessionária.
R-25	Acórdão n.º 1.604/2015-TCU-Plenário	Análise da legalidade e a economicidade da Instrução de Serviço/DG 2, de 23 de março de 2015, editada pelo Dnit, que determinou que para fins de reequilíbrio a empresa pleiteante deve comprovar que os quantitativos de insumos betuminosos, passíveis de medição durante o período a que se refere a IS-DG 2/2015 (janeiro/2015 à próxima data de reajuste contratual), tenham sido adquiridos após os anúncios da Petrobras, ou seja, também em momento posterior a dezembro/2014.
R-26	Parecer n.º 00134/2015/PFE/DNIT/PGF/AGU	Concluiu que o reequilíbrio econômico-financeiro contratual decorrente da elevação extraordinária e imprevisível dos custos de aquisição de materiais betuminosos pode ocorrer somente se ficar objetiva e exaustivamente demonstrada a elevação anormal dos



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

		preços dos insumos necessários à execução dos contratos e a total impossibilidade de previsão desta, <u>bem como se for afastada a hipótese de que algum outro participante do processo licitatório tenha montado suas propostas com base na previsibilidade de fatos futuros.</u>
R-27	Instrução de Serviço/DG 2, de 23 de março de 2015	Estabelece os critérios para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos decorrente do acréscimo dos custos de aquisição de materiais betuminosos.
R-28	Portaria AGU nº 1.399, de 5 de outubro de 2009	Dispõe sobre as manifestações jurídicas dos órgãos de direção superior e de execução da Advocacia-Geral da União e de seus órgãos vinculados.
R-29	Portaria AGU nº 316, de 12 de março de 2010	Altera a Portaria AGU nº 1.399, de 5 de outubro de 2009.
R-30	Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU - <b>não aprovado</b>	Análise <b>não aprovada</b> acerca de questionamento da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária-SUINF sobre eventual desequilíbrio econômico e financeiro dos respectivos contratos de concessão em função do aumento dos custos de insumos asfálticos.
R-31	Parecer nº 1.365/2016/PF-ANTT/PGF/AGU	Análise <b>definitiva e aprovada</b> sobre eventual desequilíbrio econômico e financeiro dos respectivos contratos de concessão em função do aumento dos custos de insumos asfálticos. <b>Concluiu a manifestação que as teorias do fato do príncipe ou da imprevisão não podem ser aplicadas ao caso porque a varável em questão, custo dos insumos asfálticos, estava dentro dos riscos assumidos pelo licitante que viria a se tornar concessionário.</b>



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**  
**PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**  
**PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-32	Decisão sobre o pedido de esclarecimentos - PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 23433/GSS/PFF	Decisão de Tribunal Arbitral em caso análogo para reafirmando “novamente nesse ponto cumpre chamar atenção da REQUERENTE para o fato de que os pilares da Sentença Parcial de Mérito proferida por esse Tribunal foram (i) a observância do princípio da força obrigatória dos contratos (pacta sunt servanda), a partir da análise da matriz de risco contratual e, mais especificamente, da expressa assunção”.
<b>PEDIDO DE ADIAMENTO DE AUDIÊNCIA</b>		
R-33	Designação de audiência de apresentação no PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 23932/GSS/PFF	Deliberação de Tribunal Arbitral pela necessidade da realização de audiência para apresentação do caso a ser realizada no dia 23 de fevereiro de 2021, a partir das 9h00.
<b>JUNTADA DE MATERIAL APRESENTADO EM AUDIÊNCIA</b>		
R-34	Apresentação do caso em audiência e TROs com registros fotográficos	Compartilha apresentação exposta na audiência de apresentação do caso realizada em 08/03/2021 e junta Termos de Registros de Ocorrências decorrentes de inspeção regular no trecho concedido.