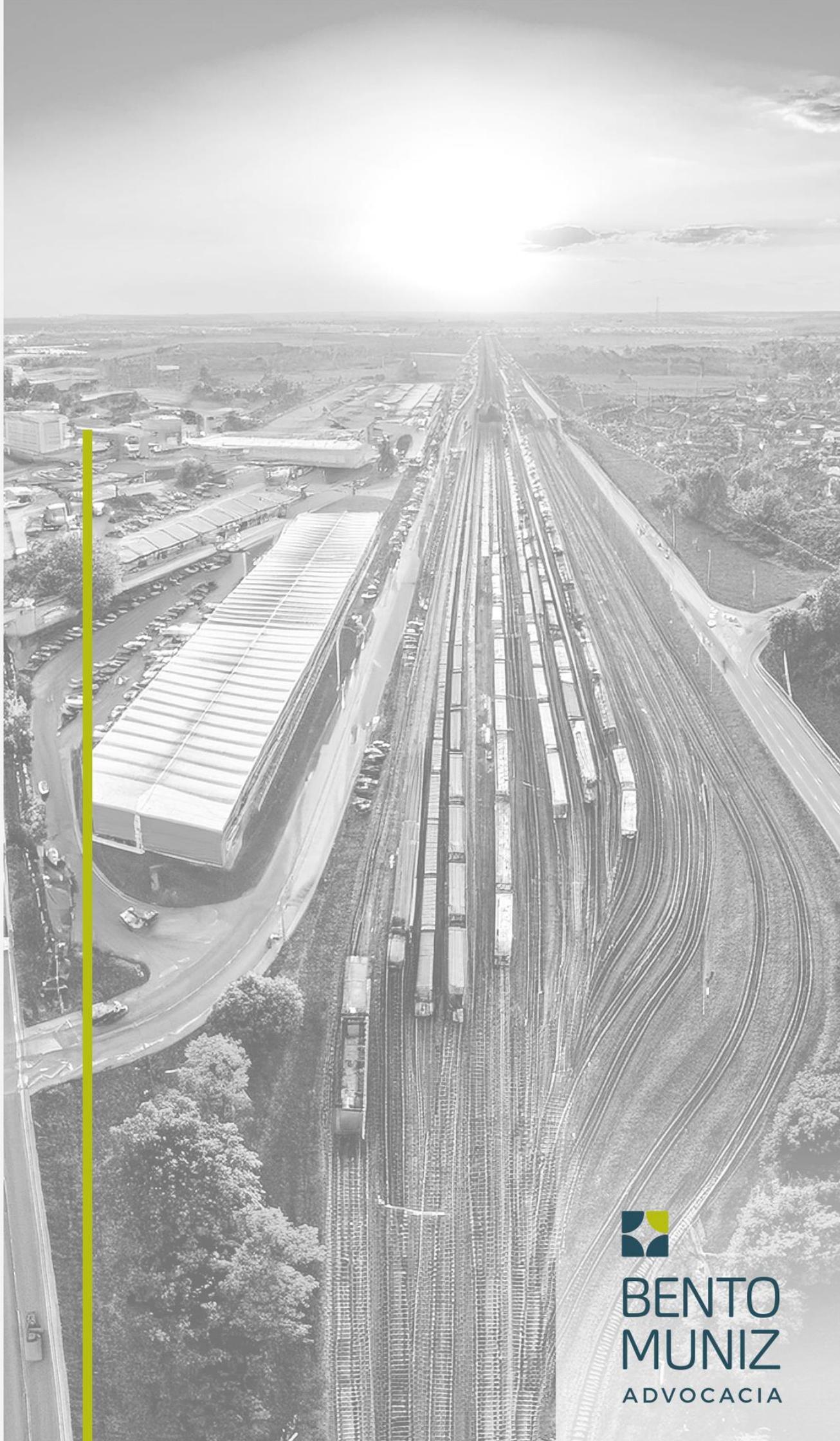


# Revista REGULAÇÃO

SET/2024



**BENTO  
MUNIZ**  
ADVOCACIA

Debêntures incentivadas e de infraestrutura nos setores rodoviário e ferroviário .....	3
Decreto revoga a participação obrigatória da AGU em mediação de acordos .....	9
Procuradoria-Geral da República (PGR) questiona lei que regula a concessão comercial no setor automotivo.....	10
Conselho diretor da Anatel aprova novo rito de sanções administrativas .....	11
ANTT aprova Manual de Procedimentos da Agenda Regulatória e emite Instrução Normativa para aprimorar a qualidade regulatória .....	12
Ministério dos Transportes faz acordo inédito para agilizar uso de trechos ferroviários ociosos para mitigação de efeitos climáticos .....	13
ANP assina acordo de cooperação para aprimoramentos no RenovaBio .....	14
MME publica Portaria que prorroga diretrizes para Usinas Termelétricas Merchant.....	15
STJ declara a ilegalidade da cobrança da taxa THC2: marco na defesa da competitividade .....	16
Concessionárias de rodovias respondem por dano proveniente de acidente causado pela presença de animal doméstico em pista.....	17
TCU mantém decisão de ilegalidade na cobrança de SSE/THC2 .....	18
STJ decide que condenação por ato de improbidade administrativa exige comprovação de prejuízo ao erário .....	19
ANTT: Atualização no procedimento de Concorrência para Transporte Interestadual.....	20
Publicada nova lei que permite flexibilização de licitações e contratos administrativos em calamidades públicas .....	21

## Debêntures incentivadas e de infraestrutura nos setores rodoviário e ferroviário

### Incremento de custo regulatório em contrapartida da previsibilidade de critérios

O Ministério dos Transportes editou, recentemente, a Portaria 689, de 17 de julho de 2024, que disciplina requisitos e procedimentos para enquadramento de projetos de investimento como prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura, bem como dispõe sobre o acompanhamento e fiscalização dos empreendimentos.

O regulamento promoveu inovações em relação à Portaria GM/MInfra 106/2021, no afã de garantir maior previsibilidade na aprovação de projetos aptos a emitir os títulos, mas optou por incrementar o custo regulatório em critérios adicionais aos do Decreto 11.964/2024.

As debêntures incentivadas, previstas no art. 2º da Lei 12.431/2011, e as debêntures de infraestrutura, disciplinadas na Lei 14.801/2024, são relevantes fontes de investimento de projetos de infraestrutura e de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação, que tendem a reduzir o custo de capital do investidor ao reduzir a carga tributária incidente sobre o título.

No caso das debêntures incentivadas, há alíquota zero para os rendimentos de pessoas físicas, ao passo que, nas debêntures de infraestrutura, há previsão de benefício fiscal à pessoa jurídica emissora, consistente na dedução, para efeito de apuração do lucro líquido, do valor correspondente à soma dos juros pagos ou incorridos, e exclusão, na determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL, do valor correspondente a 30% da soma dos juros relativos às debêntures.

A objetividade de critérios no plano regulamentar era esperada desde a Lei 14.801/2024, que dispensou aprovação ministerial para serviços sujeitos à titularidade ou regulação da União. Todavia, com a previsão do Decreto

11.964/2024 de que portarias estabeleceriam critérios e condições complementares para enquadramento nos setores prioritários, podendo, inclusive, “limitar o enquadramento a determinados subsetores ou tipos específicos de projetos” (art. 4º, § 1º), a pendência de regulamentação dos critérios para o enquadramento de projetos no âmbito do ministério havia levantado inseguranças de possíveis emissores de tais debêntures. Um ponto positivo da portaria foi a objetividade na definição de critérios em relação a investimentos federais.

Houve, porém, nítido incremento do custo regulatório com o implemento de critérios de sustentabilidade que excedem os previstos no art. 5º, § 1º, Decreto 11.964/2024. O Ministério dos Transportes optou por acrescentar medidas de sustentabilidade a título de requisito para o enquadramento do empreendimento como prioritário para se habilitar à emissão de debêntures incentivadas ou de infraestrutura, exigindo, como regra, que os projetos de investimento ou contratos que estejam associados prevejam: (i) investimento em mitigação de emissões de gases de efeito estufa, transição energética ou implantação e adequação de infraestrutura para resiliência climática, com vistas à adaptação às mudanças do clima; e (ii) mecanismos de gestão do impacto da infraestrutura nos povos e comunidades afetados (art. 5º).

Nos investimentos referentes a bens ou serviços de titularidade da União ou por ela regulados e nos projetos assumidos perante outros entes da federação em regime de autorização, esses critérios de enquadramento somente serão exigíveis a partir de 25 de julho de 2025.

Quanto aos projetos de investimento de infraestrutura rodoviária ou ferroviária de titularidade dos estados, dos municípios ou do Distrito Federal ou por eles regulados, os referidos critérios para a emissão de debêntures incentivadas de infraestrutura somente serão exigidos para contratos cujos editais de licitação sejam publicados após 18 meses contados da data de entrada em vigor da Portaria 689 do Ministério dos Transportes (25/12/2025).

A aplicação do requisito de gestão do impacto da infraestrutura nos povos e comunidades afetados dependerá da publicação, pela ANTT, da

regulamentação referente ao Plano de Sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias. As emissões ainda não efetivadas no momento de entrada em vigor dos aludidos critérios deverão se sujeitar a eles, ainda que aprovadas ou protocoladas anteriormente.

As autorizações ferroviárias serão automaticamente enquadradas como projetos com previsão de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, transição energética ou implantação e adequação de infraestrutura para resiliência climática. Trata-se de ponto acolhido após manifestações em consulta pública no sentido de que o transporte ferroviário já constitui meio eficiente de descarbonização.

No setor rodoviário federal, a alocação de, no mínimo, 1% da receita bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente às mudanças climáticas, na forma da Portaria n. 622/2024 do Ministério dos Transportes, também dispensará a comprovação do referido requisito (art. 5º, inciso I, da Portaria n. 689/2024).

Parte considerável das autorizações ferroviárias, todavia, deverá apresentar requisito complementar: somente serão enquadradas como prioritários os projetos que já tiverem licença prévia emitida por órgão ambiental competente. A disposição se destaca por uma assimetria que excede o escopo do art. 15, § 2º, do Decreto 11.964/2021, o qual, ao nortear a regulamentação da matéria em portaria, estabeleceu que critérios especiais de enquadramento para autorizações seriam instituídos para “garantir coerência em relação a eventuais concessões públicas vigentes ou em estruturação”.

Além disso, aparenta destoar do objetivo do legislador de não condicionar a emissão a crivo de aprovação do projeto. Embora a previsão pareça buscar proteger o investidor, aparenta se arvorar em competências da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que se incumbe de disciplinar a relação entre o emissor do título e o investidor.

Nesse ponto, também chama atenção a peculiaridade de que apenas se sujeitam a essa restrição as autorizações ferroviárias regidas “pela Lei 12.273, de 23 de dezembro de 2021”. A portaria não apresentou tal restrição às

autorizações regidas pela Medida Provisória 1.065, de 30 de agosto de 2021, as quais, por força do art. 62, § 11, da Constituição Federal, tiveram suas relações jurídicas conservadas após a perda de vigência do ato normativo que as subsidiou.

No âmbito federal, o emissor deverá protocolar a documentação comprobatória dos requisitos para seu enquadramento como projeto como prioritário, disciplinada no art. 10 da Portaria 689/2024, na plataforma do governo federal. A Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes lhe fornecerá, em até 1 dia útil, o número do processo administrativo gerado, que será suficiente para a apresentação do requerimento de registro da oferta pública à CVM.

Em até 5 dias úteis do protocolo, atestará o cumprimento da obrigação de protocolo prévio ou a necessidade de complementação, oportunizando, nesse último caso, o envio de documentos adicionais em 15 dias úteis. Caso apresente toda a documentação exigida, o protocolo terá validade de 2 anos, contados do ateste da referida subsecretaria. Do contrário, o emissor pode ter o enquadramento de seu projeto como prioritário questionado, a ensejar a notificação da Secretaria Especial da Receita Federal e da CVM.

Em relação aos projetos sujeitos à contratação ou regulação de outros entes da federação, há procedimento de aprovação ministerial prévia. Após o protocolo da documentação pertinente ao enquadramento, a Subsecretaria de Fomento e Planejamento elaborará nota técnica em até 15 dias úteis, opinando sobre o cumprimento de formalidades, a compatibilidade do projeto com o planejamento setorial federal e os benefícios sociais ou ambientais advindos da implementação do projeto, ou instará o emissor a complementar a documentação, sob pena de arquivamento.

Após a nota técnica, o processo será encaminhado à Consultoria Jurídica, para manifestação sobre a legalidade do ato, em até 10 dias. Por fim, caso aprovado o projeto, será lavrada portaria em até 30 dias úteis, a qual deverá incluir “benefícios sociais ou ambientais advindos da implementação do projeto”; e o volume de recursos que se estima captar com a emissão de debêntures,

comparado com a estimativa de despesas de capital necessárias para a realização do projeto.

As portarias de aprovação já editadas em relação a investimento federais passam a ter validade de apenas 12 meses a contar da data de entrada em vigor da Portaria 689/2024 do Ministério dos Transportes (art. 31). Trata-se de norma de validade questionável, à luz do art. 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal, especialmente para situações que impliquem a redução do prazo de vigência de 2 anos de projetos aprovados à luz da Portaria 106/2021 do antigo Ministério da Infraestrutura e para projetos que já eram presumidamente prioritários à luz do art. 3º, incisos I e III, da referida portaria, hipótese que revestia a aprovação da natureza de ato administrativo vinculado.

No que concerne aos investimentos alusivos a outros entes da federação, as antigas portarias de aprovação permanecem válidas e poderão fundamentar emissão de novas debêntures nos termos e no prazo de vigência nelas estabelecidos.

Seja qual for a esfera da federação a que se reporta o projeto, a nova portaria do Ministério dos Transportes impõe a observância das exigências do Decreto 11.964/2024, das quais se destaca a limitação da emissão ao montante equivalente às despesas de capital dos projetos de investimento (art. 5º, § 2º, do Decreto n. 11.964/2024).

A versão final da portaria trouxe avanços em relação à minuta submetida à consulta pública. Ações de aquisição, reposição ou manutenção foram incluídas nos conceitos de despesa de capital; e projetos associados, bem como subconcessões, foram incluídas no escopo da emissão das debêntures incentivadas ou de infraestrutura. Por outro lado, critérios que elevam o custo regulatório, como a observância de normas de decreto posterior em relação a aprovações de projetos anteriores, foram incluídos sem consulta pública. A elaboração da análise de impacto regulatório em fase posterior à consulta pública também destoou da ordem estabelecida pelo art. 9º do Decreto 10.411/2020.

O normativo propõe um maior enfoque em sustentabilidade em projetos de infraestrutura rodoviária e ferroviária, mas suscita reflexões a respeito do incremento do custo regulatório de determinados projetos, da segurança jurídica de investimentos anteriormente aprovados como prioritários e de assimetrias no setor ferroviário.

**Autores: Wesley Bento e Lucas Rodrigues de Paula**

Fonte: **Jota** – Publicado em 21/08/2024

## Decreto revoga a participação obrigatória da AGU em mediação de acordos

Foi publicado o Decreto n. 12.119/2024, que alterou o Decreto n. 12.091/2024, o qual instituiu a Rede Federal de Mediação e Negociação (Resolve).

O novo decreto revogou os artigos 13, 14 e seu parágrafo único do Decreto n. 12.091/2024. O artigo 13 dispunha sobre a obrigatoriedade da participação da Advocacia Geral da União (AGU) nas mediações e negociações que envolvessem a União, suas autarquias e fundações. O artigo 14 estabelecia a necessidade de autorização da AGU para que órgãos e entidades da administração pública federal participassem de procedimentos de solução consensual de controvérsias no Tribunal de Contas da União (TCU). O parágrafo único do artigo 14 determinava a participação e o assessoramento jurídico da AGU para os órgãos e entidades já envolvidos em procedimentos em andamento na data de entrada em vigor do decreto.

As revogações foram motivadas pelo esvaziamento dos processos de atribuição da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), um órgão do TCU criado em 2022 com o objetivo de promover a negociação e mediação entre órgãos federais e empresas do setor privado.

Com a entrada em vigor do decreto em 25 de julho, os processos de negociação em andamento na SecexConsenso, que haviam sido suspensos pelo TCU devido à instituição do Resolve, voltaram a tramitar. Além disso, foi devolvido o prazo dos processos que estavam suspensos durante a vigência integral do decreto.

Fonte: **Decreto n. 12.119**, de 25 de julho de 2024

## **Procuradoria-Geral da República (PGR) questiona lei que regula a concessão comercial no setor automotivo**

A Procuradoria-Geral da República (PGR) apresentou questionamentos ao Supremo Tribunal Federal (STF) no âmbito da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 1106, de relatoria do ministro Edson Fachin, em relação a dispositivos da Lei Ferrari (Lei 6.729/1979), que regula a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores. Os pontos em questão incluem a autorização para a vedação da comercialização de veículos fabricados por outros produtores (cláusula de exclusividade) e a proibição ou limitação da venda por concessionárias em áreas geográficas específicas (exclusividade territorial).

Na perspectiva da PGR, a política industrial e comercial automotiva estabelecida pela Lei Ferrari interfere indevidamente na economia e viola princípios constitucionais, como o da livre concorrência, defesa do consumidor e repressão ao abuso de poder econômico. O argumento central é que a legislação, concebida numa época de intensa intervenção estatal para proteger concessionárias do poder econômico das montadoras, não se coaduna com o modelo de livre mercado estabelecido pela Constituição Federal de 1988, fundamentado na livre iniciativa e na competição desimpedida.

A PGR contextualiza que a Lei Ferrari foi concebida em um período caracterizado pela intervenção estatal em benefício de setores específicos da economia, visando proteger as concessionárias de automóveis do poder econômico das montadoras. No entanto, a mudança ocorrida com a Constituição de 1988, marcada pelo paradigma do livre mercado, reforça a necessidade de reavaliação dessas normas, à luz dos princípios constitucionais contemporâneos.

Fonte: **STF**

## Conselho diretor da Anatel aprova novo rito de sanções administrativas

O Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), durante a sua 931ª Reunião, aprovou uma Resolução Interna que define o rol de infrações de simples apuração e as sanções a elas aplicáveis.

A resolução, de relatoria do conselheiro Vicente Aquino, tem como objetivo concretizar a implementação do Rito Sumário na Agência, conforme previsto no Regulamento de Aplicação de Sanções Administrativas (RASA).

Esse novo procedimento visa garantir celeridade aos processos sancionadores de menor complexidade, ao mesmo tempo em que reduz os custos administrativos, permitindo que a Anatel direcione seus esforços para questões mais urgentes e relevantes para os usuários e o setor de Telecomunicações. Para aprimorar ainda mais esse processo e reduzir custos adicionais, o conselheiro relator propôs a aprovação de uma Consulta Pública para uma alteração pontual no RASA.

Essa alteração definirá que a emissão do boleto de multa ocorrerá imediatamente após o reconhecimento de que as condições necessárias à admissão do rito sumário foram integralmente atendidas pelo infrator. Tais condições incluem o reconhecimento da materialidade e confissão da autoria da infração, a comprovação de sua cessação e a reparação ao usuário (quando aplicável), e a renúncia ao direito de litigar administrativamente. Caso uma dessas condições não seja cumprida, o processo será convertido para o rito ordinário.

A Consulta Pública para a alteração pontual do RASA estará aberta para contribuições pelo prazo de 45 dias no Sistema Participa Anatel e na plataforma **Participa+ Brasil**.

Fonte: **Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel)**

## **ANTT aprova Manual de Procedimentos da Agenda Regulatória e emite Instrução Normativa para aprimorar a qualidade regulatória**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a 6ª edição do Manual de Procedimentos da Agenda Regulatória, marcando um avanço significativo no aprimoramento dos processos, produtos e resultados relacionados a essa agenda. A decisão foi tomada em conformidade com a Instrução Normativa ANTT nº 25, de 22 de dezembro de 2023, que visa disciplinar o acompanhamento do portfólio de projetos da Agenda Regulatória. Essa iniciativa faz parte de um esforço contínuo para melhorar a qualidade regulatória da Agência.

A Instrução Normativa desempenha um papel crucial ao definir diretrizes relevantes para a padronização, transparência e previsibilidade na implementação da Agenda Regulatória. Essa ferramenta de planejamento busca proporcionar maior clareza aos processos, garantindo sua eficiência e conformidade com as normas estabelecidas. A 6ª edição do Manual de Procedimentos da Agenda Regulatória, aprovada pela Deliberação ANTT nº 458, de 22 de dezembro de 2023, representa um avanço substancial, detalhando ritos, produtos e resultados esperados. Essa revisão visa orientar o corpo técnico da ANTT e contribuir fundamentalmente para elevar a qualidade regulatória da Agência.

O diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale, destaca que essas mudanças equipam a ANTT para enfrentar os desafios regulatórios em constante evolução, garantindo um ambiente regulatório sólido e adaptável às demandas do país. A combinação da Instrução Normativa e a revisão do Manual de Procedimentos busca fortalecer a estrutura regulatória e a eficácia dos processos relacionados à Agenda Regulatória. O compromisso da Agência com altos padrões de transparência, previsibilidade e eficiência reflete-se nessas medidas, que visam promover o desenvolvimento sustentável do setor de transportes terrestres no Brasil.

Fonte: **ANTT**

## Ministério dos Transportes faz acordo inédito para agilizar uso de trechos ferroviários ociosos para mitigação de efeitos climáticos

O Ministério dos Transportes firmou Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com a prefeitura de Araraquara (SP), cedendo uma área ferroviária ociosa ao município. Esta iniciativa inédita tem como objetivo acelerar a cessão de trechos ferroviários não operacionais para obras de interesse público, especificamente para a construção de um sistema de drenagem de águas pluviais, visando a prevenção de problemas causados por eventos climáticos extremos.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, destacou a importância da medida, explicando que o objetivo é simplificar os procedimentos de devolução de trechos em desuso, tornando o processo mais ágil, além de evitar a degradação das cidades.

A concessionária Rumo formalizou o pedido de desativação e devolução de um trecho não operacional, de propriedade da União, que será utilizado pela prefeitura de Araraquara para a execução das obras de drenagem. No processo, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) receberá os trechos ferroviários devolvidos; a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) celebrará um termo aditivo ao contrato de concessão para a retirada da área; e o Ministério dos Transportes encaminhará as diretrizes necessárias para a retirada da área vinculada ao contrato de concessão, conforme o arcabouço normativo da Lei de Ferrovias.

Esta é a primeira devolução de trechos realizada com base no Marco Legal das Ferrovias (Lei n. 14.273/2021), que estabelece diretrizes para a devolução de trechos ferroviários ociosos e abandonados. A cooperação entre o Governo Federal e o Executivo Municipal é crucial para otimizar e racionalizar a malha ferroviária federal e destaca a importância da obra para a cidade e seu impacto positivo na qualidade de vida da população.

Fonte: **Ministério dos Transportes**

## ANP assina acordo de cooperação para aprimoramentos no RenovaBio

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) assinou acordo de cooperação técnica com a Bonsucro, uma organização global sem fins lucrativos dedicada à promoção da sustentabilidade na produção de cana-de-açúcar. O extrato do acordo, com duração de 36 meses, foi publicado no Diário Oficial da União, destacando a importância desta colaboração internacional.

A Bonsucro é reconhecida mundialmente por suas certificações em produtos derivados da cana-de-açúcar, como açúcar e etanol. O objetivo principal deste acordo é facilitar aos produtores de etanol no Brasil a obtenção voluntária das certificações Bonsucro e RenovaBio, simplificando os procedimentos para os produtores e fortalecendo a credibilidade dos produtos no mercado internacional.

Além disso, o acordo visa facilitar a troca de experiências e conhecimentos sobre certificação entre as duas entidades, melhorar ambos os processos de certificação, promover a análise integrada dos dados e unificar os processos de supervisão e treinamento para certificadoras e produtores. Importante ressaltar que este acordo não modifica as disposições oficiais do RenovaBio, mas busca aperfeiçoar e otimizar os procedimentos existentes.

Com a implementação dos resultados deste acordo, os produtores que optarem pelas duas certificações poderão seguir um procedimento integrado, o que deve reduzir custos e esforços de auditoria. Os próximos passos incluem a formação de uma equipe de especialistas pela ANP e Bonsucro para desenvolver os materiais de comunicação e treinamento necessários, além da realização de auditorias-piloto, visando a efetiva integração dos processos de certificação.

**Fonte:** Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP

## MME publica Portaria que prorroga diretrizes para Usinas Termelétricas Merchant

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou a Portaria Normativa nº 76/2024, que prorroga até 2025 as diretrizes para a inclusão de custos fixos nos valores variáveis para a geração de energia elétrica das usinas termelétricas sem contrato de comercialização de energia. A medida visa incentivar o aumento da contribuição energética dessas usinas, especialmente em períodos de crise hídrica, garantindo maior disponibilidade de recursos para atender aos consumidores de energia elétrica.

A portaria autoriza, de forma excepcional e temporária, a inclusão de custos fixos ao Custo Variável Unitário (CVU) das usinas termelétricas despacháveis centralizadamente, desde que operacionalmente disponíveis e sem contrato de comercialização vigente. A medida se aplica tanto às usinas acionadas pela ordem de mérito quanto àquelas acionadas independentemente dessa ordem, desde que justificadas pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) com base em estudos do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Durante a vigência da portaria, os titulares das usinas deverão submeter seus custos fixos e variáveis para análise e aprovação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), declarando o montante de geração necessário para recuperar os custos fixos. Além disso, a portaria isenta essas usinas do rateio da inadimplência no Mercado de Curto Prazo e da aplicação de penalidades por falha no suprimento de combustível. A medida reflete o compromisso do MME com a segurança energética e a continuidade do fornecimento de eletricidade aos consumidores brasileiros.

**Fonte:** Portaria Normativa Nº 76/GM/MME, de 29 de abril de 2024

## **STJ declara a ilegalidade da cobrança da taxa THC2: marco na defesa da competitividade**

A Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do Tema 1.122 (Recurso Especial n. 1.908.738/SP), analisou a responsabilidade civil das concessionárias de rodovias e fixou a seguinte tese: “As concessionárias de rodovias respondem, independentemente de culpa, pelos danos causados pela presença de animais domésticos nas pistas de rolamento, aplicando-se as regras do Código de Defesa do Consumidor e da Lei de Concessões”.

O Ministro Relator, Ricardo Villas Bôas Cueva, destacou que, embora as rodovias sejam extensas, as atividades de fiscalização, sinalização, manejo e remoção de animais das pistas são desenvolvidas em espaço “determinado e inalterável”, sendo aplicável, ainda, o princípio da prevenção. Em razão da previsibilidade, apontou que os contratos de concessão incluem, de forma expressa, a obrigação de apreensão dos animais nas faixas de domínio, inclusive com a utilização de veículos apropriados.

Isto é, a própria natureza do serviço de concessão impõe à concessionária o dever de zelar pela manutenção da rodovia, garantindo condições seguras de tráfego para os usuários.

Fonte: **Recurso Especial nº 1.908.738/SP**, Tema Repetitivo 1122, STJ

## Concessionárias de rodovias respondem por dano proveniente de acidente causado pela presença de animal doméstico em pista

A Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do Tema 1.122 (Recurso Especial n. 1.908.738/SP), analisou a responsabilidade civil das concessionárias de rodovias e fixou a seguinte tese: “As concessionárias de rodovias respondem, independentemente de culpa, pelos danos causados pela presença de animais domésticos nas pistas de rolamento, aplicando-se as regras do Código de Defesa do Consumidor e da Lei de Concessões”.

O Ministro Relator, Ricardo Villas Bôas Cueva, destacou que, embora as rodovias sejam extensas, as atividades de fiscalização, sinalização, manejo e remoção de animais das pistas são desenvolvidas em espaço “determinado e inalterável”, sendo aplicável, ainda, o princípio da prevenção. Em razão da previsibilidade, apontou que os contratos de concessão incluem, de forma expressa, a obrigação de apreensão dos animais nas faixas de domínio, inclusive com a utilização de veículos apropriados.

Isto é, a própria natureza do serviço de concessão impõe à concessionária o dever de zelar pela manutenção da rodovia, garantindo condições seguras de tráfego para os usuários.

Fonte: **Recurso Especial nº 1.908.738/SP**, Tema Repetitivo 1122, STJ

## TCU mantém decisão de ilegalidade na cobrança de SSE/THC2

O Tribunal de Contas da União (TCU) reafirmou a ilegalidade da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), conhecido como THC2, em portos secos, ao rejeitar, por unanimidade, o recurso interposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Essa decisão mantém a suspensão da regulamentação anterior que autorizava a cobrança, a qual havia sido considerada ilegal em julgamentos anteriores tanto pelo TCU quanto pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ).

O SSE/THC2 era cobrado nos terminais marítimos sempre que contêineres de importação eram destinados a terminais conhecidos como “portos secos”. Os terminais alegam duplicidade na cobrança do SSE, já incluído na THC paga aos armadores, enquanto os marítimos defendem ser uma operação independente.

A ANTAQ recorreu, alegando que a regulamentação da cobrança estava dentro de sua competência e que o TCU teria ultrapassado suas atribuições. Contudo, a corte de contas manteve sua decisão, reafirmando que, sem uma nova regulamentação, a cobrança do SSE/THC2 permanece indevida.

A disputa jurídica sobre a legalidade dessa taxa se arrasta há anos, com impactos diretos sobre a competitividade entre os terminais secos e molhados. Dessa forma, a decisão do TCU é um marco nesse debate, favorecendo a concorrência mais equilibrada entre os terminais.

O entendimento do TCU alinha-se à recente jurisprudência do STJ, consolidando uma posição contrária à prática dos terminais marítimos. A decisão atual, embora passível de revisão em futuras auditorias, destaca que a cobrança dessa tarifa é uma prática proibida pela legislação antitruste, que busca promover a concorrência sem causar prejuízos aos consumidores.

Fonte: **Tribunal de Contas da União** – TCU

## **STJ decide que condenação por ato de improbidade administrativa exige comprovação de prejuízo ao erário**

A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a comprovação de prejuízo efetivo ao erário é requisito indispensável para a condenação com base no artigo 10 da Lei de Improbidade Administrativa. O entendimento deve ser aplicado aos processos em andamento que tratam de fatos anteriores à reforma introduzida pela Lei n. 14.230/2021. A decisão reforça que a condenação por atos de improbidade que causam danos ao erário não pode mais se basear na presunção de prejuízo, como ocorria antes da reforma.

O relator do caso, ministro Gurgel de Faria, reforçou que, com a reforma da Lei de Improbidade, não há mais espaço para condenações baseadas em danos presumidos e, assim, torna-se obrigatória a comprovação de dano real para a configuração de improbidade administrativa.

Fonte: **REsp 1929685** – STJ.

## **ANTT: Atualização no procedimento de Concorrência para Transporte Interestadual**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) alterou a Resolução nº 6.033, de 2023, durante a 991ª Reunião de Diretoria Colegiada. A Resolução nº 6.033, de dezembro de 2023, regulamenta o transporte rodoviário interestadual de passageiros. Devido a atrasos técnicos, foi ajustada pela Resolução nº 6.049/2024, publicada no Diário Oficial.

O objetivo principal da alteração é evitar novos atrasos no processo de abertura de mercados no transporte rodoviário interestadual, garantindo que as transportadoras tenham tempo suficiente para se preparar e que a ANTT consiga analisar os pedidos de forma eficiente.

As principais alterações incluem o ajuste do artigo 233, que permite às transportadoras protocolar solicitações a partir do 30º dia após a publicação do comunicado de abertura da janela extraordinária, com possibilidade de prorrogação por mais 30 dias.

Além disso, o novo texto estabelece que o período de solicitação de mercados deve ser de, no mínimo, 30 dias. Essas mudanças visam garantir que as transportadoras tenham tempo suficiente para se preparar, bem como evitar atrasos no processo de abertura de novos mercados.

A análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT concluiu que a alteração não modifica o sentido original da Resolução nº 6.033, mas torna o processo de solicitação de novos mercados mais claro e eficiente. O parecer foi favorável, e a diretoria colegiada aprovou a dispensa de Análise de Impacto Regulatório e Audiência Pública, devido à urgência das mudanças.

Fonte: **ANTT**

## Publicada nova lei que permite flexibilização de licitações e contratos administrativos em calamidades públicas

Foi publicada nesta segunda-feira (23) a Lei n. 14.981/2024, que flexibiliza processos de licitação no enfrentamento de calamidades públicas, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a continuidade dos serviços públicos ou a segurança de pessoas, de obras, de serviços, de equipamentos e de outros bens, públicos ou particulares.

A aplicação do regime de contratação excepcional depende de ato do Presidente da República ou do Governador do Estado ou do Distrito Federal, bem como de declaração ou reconhecimento do estado de calamidade pública.

Entre as principais inovações, destaca-se a possibilidade de ampliação do valor limite para contratos verbais em tais hipóteses excepcionais. O valor máximo, antes limitado a R\$ 10 mil, pode passar a ter um teto de R\$ 100 mil. Nessa hipótese, o contrato deve ser formalizado em até 15 dias, sob pena de nulidade, e só poderá ser utilizado quando a substituição de uma licitação padrão por outros procedimentos com menor formalidade não for viável.

Outra novidade no novo regime de licitações e contratações excepcionais é a possibilidade de redução do prazo mínimo para a apresentação de propostas e de lances nas licitações ou nas contratações diretas com disputa eletrônica, quando destinadas ao enfrentamento da calamidade pública.

Além disso, poderá ser dispensada a apresentação de documentação relativa à regularidade fiscal ou econômico-financeira por parte dos fornecedores na hipótese de haver restrição de fornecedores ou de prestadores de serviço, desde que justificada pela autoridade competente.

Poderá haver contratação por valores superiores ao da estimativa de preços em decorrência de oscilações ocasionadas pela variação dos preços, desde que

haja negociação prévia com demais fornecedores, na ordem de classificação, e fundamentação que indique a variação de preços por motivo superveniente.

A duração dos contratos poderá ser de até 1 (um) ano, prorrogável por igual período, enquanto perdurar a necessidade de enfrentamento da situação de calamidade pública e as condições e preços se mantiverem vantajosos para a administração.

Os contratos vigentes na data de publicação do ato autorizativo de aplicação das medidas excepcionais da Lei n. 14.981/2024 também poderão sofrer prorrogação por, no máximo, 12 (doze) meses da data de encerramento do contrato, tenham eles sido celebrados conforme a Lei n. 8.666/1993 ou a Lei n. 14.133/2021.

Quando o objeto contratual envolver obras ou serviços de engenharia com escopo predefinido, o prazo de conclusão do objeto do contrato será de no máximo 3 (três) anos. Admite-se a prorrogação automática quando o objeto não for concluído no período firmado no contrato, sem prejuízo da extinção do instrumento e da responsabilização do contratado se a não conclusão decorrer de culpa do contratado.

Nos contratos sujeitos à Lei n. 14.981/2024, o Poder Público também poderá incluir cláusula obrigando o contratado a aceitar acréscimos ou supressões em até 50% do valor inicial atualizado do contrato, mantendo as condições iniciais.

Com a concordância do contratado, os instrumentos em execução na data da publicação do decreto que autorizar a aplicação do regime da Lei n. 14.981/2024 poderão sofrer alterações em percentual de até 100% (cem por cento) do valor inicialmente pactuado, atualizado, mediante justificativa, desde que não transfigure o objeto da contratação.

Além disso, órgãos ou entidades federais poderão aderir a atas de registro de preços do estado ou dos municípios afetados, assim como o estado poderá aderir a atas gerenciadas pelos municípios.

No registro de preços com indicação limitada a unidades de contratação, sem indicação do total a ser adquirido, destinada à primeira contratação para o objeto sem prévio registro da demanda; à aquisição de alimentos perecíveis; ou à contratação de serviço integrado ao fornecimento de bens, poderá haver participação de outros órgãos ou entidades, diferentemente do regramento da Lei n. 14.133/2021, desde que indicado o valor máximo da despesa.

O limite total de adesões à ata de registro de preços, no regime excepcional da Lei n. 14.981/2024, passa a ser de 5 (cinco) vezes o quantitativo de cada item registrado, diferentemente da Lei n. 14.133/2021, que estabelece o limite de 2 (duas) vezes o quantitativo. Os registros de preço da Central de Compras da Secretaria de Gestão e Inovação do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos não se sujeitará a esses limites, quando aplicadas as novas medidas excepcionais.

Na sistemática especial de registro de preços disciplinado na Lei n. 14.981/2024, o órgão ou entidade realizará nova estimativa de preços antes da contratação, quando essa ocorrer após o prazo de 30 (trinta) dias da data de assinatura da ata de registro de preços ou da última estimativa realizada, para promover o reequilíbrio econômico-financeiro, caso necessário.

O regime da Lei n. 14.981/2024 será aplicado às contratações realizadas no prazo previsto no ato autorizativo de aplicação das medidas excepcionais, bem como aos contratos firmados com fundamento nesse diploma que sejam prorrogados. Será aplicada, subsidiariamente, a Lei n. 14.133/2021.

O novo regime já se aplica ao estado de calamidade pública no Estado do Rio Grande do Sul, até o limite do prazo previsto no Decreto Legislativo nº 36, de 7 de maio de 2024, sem necessidade de ato autorizativo do Presidente da República ou do Governador do Estado.

Fonte: **Lei n. 14.981/2024**

O escritório  
Bento Muniz Advocacia  
coloca-se à disposição  
para mais esclarecimentos  
sobre os temas.



## ADVOGADOS RESPONSÁVEIS

Wesley Bento, Lucas Rodrigues, Lívia Baião



**BENTO  
MUNIZ**  
ADVOCACIA

## CENTRAL DE ATENDIMENTO



+55 61 3039-8005



+55 61 99829-7303



[contato@bentomuniz.com.br](mailto:contato@bentomuniz.com.br)



[www.bentomuniz.com.br](http://www.bentomuniz.com.br)