

## ADENDO À JUSTIFICATIVA DO REQUERIMENTO DE CPI

Embora o fato determinado esteja objetivamente indicado no requerimento de criação da presente CPI, acrescentamos ao pedido um exemplo concreto de grave ilegalidade e danosas consequências para o interesse público, com vistas a atender a solicitação de alguns senadores desejosos de somar-se à proposição que entendem ser adequado explicitar de modo ainda mais inequívoco o fato determinado.

A título de exemplo de condutas que devem ser investigadas nesta CPI, apresentamos o Decreto nº 34.497 do Governo do Distrito Federal, editado em 27 de junho de 2013, por meio do qual se promoveu uma heterodoxa doação gigantesca de dinheiro público para as concessionárias privadas de transporte coletivo urbano, sob a inédita alegação apriorística de que teriam sofrido prejuízos.

Ressalte-se que não há direito que ampare esse Decreto, como não houve os prejuízos indenizáveis.

Eis excertos do Decreto suficientes para se entender a questão:

### **Decreto nº 34.497 DE 27/06/2013**

*Dispõe sobre procedimento para eventuais indenizações no âmbito do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, e dá outras providências.*

O Governador do Distrito Federal, (...) e tendo presente o disposto no art. 42 da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995

Decreta:



Art. 1º **O requerimento destinado ao pagamento de eventual indenização**, no âmbito do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF **em razão do disposto no art. 42 da Lei federal nº 8.987**, de 13 de fevereiro de 1995, **observará os procedimentos estabelecidos neste Decreto.**

Art. 2º **Os atuais operadores do STPC/DF cujos contratos foram firmados sem prévia licitação, que vigoram por prazo indeterminado, ou com prazo de vigência expirado poderão apresentar à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, em até noventa dias contados da data de publicação deste Decreto, requerimento** com, no mínimo, os seguintes documentos, dados e informações: ... *[grifos inexistentes no original]*

Frise-se que tal Decreto limita-se a estabelecer normas meramente processuais, partindo de um pressuposto inquestionável de EXISTÊNCIA DE DIREITO À “EVENTUAL INDENIZAÇÃO”.

Ou seja, cria-se um direito dos concessionários de serviços públicos de transporte de ser indenizados, sem que se verifique a existência de qualquer dano do qual decorra o dever de indenizar, e, passem os senhores Senadores, sem que haja lei que conceda tal direito.

O Decreto revela um fluxo do interesse privado absolutamente ilógico e contrário aos interesses econômicos e sociais do governo: em lugar de a decisão governamental decorrer de uma demanda dos concessionários, contra a qual o governo deveria se insurgir – pois ilegal –, é o próprio Governo que abre seus cofres pedindo para que os concessionários requeiram indenização para que ele, Governo, pague.

Merece destaque, ainda, a absoluta falta de base legal para a concessão da indenização, além da inexistência de fatos danosos: o decreto é expressa e teoricamente lastreado no “o disposto no art. 42 da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995”.

Ora, o citado dispositivo trata de direito a indenização para casos específicos nele apresentados. Confira-se:



Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato.

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

§ 3º As concessões a que se refere o § 2º deste artigo, inclusive as que não possuam instrumento que as formalize ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de **bens reversíveis** e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação desta Lei;

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes; e

III - publicação na imprensa oficial de ato formal de autoridade do poder concedente, autorizando a prestação precária dos serviços por prazo de até 6 (seis) meses, renovável até 31 de dezembro de 2008, mediante comprovação do cumprimento do disposto nos incisos I e II deste parágrafo.

§ 4º Não ocorrendo o acordo previsto no inciso II do § 3º deste artigo, o cálculo da indenização de investimentos será feito com base



SF/13470.04303-18

Página: 3/6 12/12/2013 15:41:24

c900fb300407633d59ad134193ae424184d44f46



nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes.

§ 5º No caso do § 4º deste artigo, o pagamento de eventual indenização será realizado, mediante garantia real, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, da parte ainda não amortizada de investimentos e de outras indenizações relacionadas à prestação dos serviços, realizados com capital próprio do concessionário ou de seu controlador, ou originários de operações de financiamento, ou obtidos mediante emissão de ações, debêntures e outros títulos mobiliários, com a primeira parcela paga até o último dia útil do exercício financeiro em que ocorrer a reversão.

§ 6º Ocorrendo acordo, poderá a indenização de que trata o § 5º deste artigo ser paga mediante recibos de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço.

Desse texto extraem-se três conclusões obrigatórias:

- 1ª, de que as indenizações somente poderiam ocorrer nos casos das extinções de concessões até 31 de dezembro de 2010, nas palavras do § 3º: “terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010”;
- 2ª, de que as indenizações exigiriam, conforme o mesmo parágrafo 3º, que, até o dia 30 de junho de 2009, tivessem “sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:”(i) ter sido feito o levantamento dos bens reversíveis (inciso I) e (ii) ter sido publicado ato governamental até 30/06/2009 (inciso III);
- 3ª, e mais importante, que a indenização decorre da existência de **bens reversíveis** (inciso I do § 3º).

Não é sem motivo que o texto do art. 42 compõe o capítulo XII da Lei Geral de Concessões, denominado “DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS”, pois somente se aplicava às situações transitórias nela previstas.

No caso, o que se verifica no Decreto e no espectro fático é que:



SF/13470.04303-18

Página: 4/6 12/12/2013 15:41:24

c900fb300407633d59ad134193ae424184d44f46



- 1º, o Decreto se destina a concessões que ultrapassaram o prazo legal da disposição transitória, de 31 de dezembro de 2010, sendo, por isso só, inaplicável aos fins a que se destina, pois não se coaduna com a hipótese temporal do § 3º do art. 42;
- 2º, o Decreto, tendo sido publicado em 2013, não cumpriu o requisito de incidência do art. 42, que exigia, no § 3º, a publicação até 30/06/2009 (inciso III);
- 3º, a indenização estabelecida no Decreto não decorre da existência de **bens reversíveis** (inciso I).

A hermenêutica da Lei das Concessões conduz inevitavelmente dedução pela inaplicabilidade de qualquer indenização às concessões de transporte coletivo urbano, porque tais regras indenizatórias referem-se exclusivamente à presença de bens reversíveis, ou seja, àqueles bens que, ao final de cada contrato de concessão, incorporam-se ao patrimônio público.

Por tal razão é que a regra geral de indenização destina-se claramente aos bens reversíveis, como se observa em seu texto, presente no art. 36 da Lei de Concessões, que reza:

Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a **indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis**, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido. *[grifos inexistentes no original]*

Como se observa, o instituto da reversão é aplicável apenas, como já mencionado, a concessões em que ocorra a hipótese de existência de bens reversíveis, como é o caso dos contratos para a exploração de rodovias ou ferrovias, em cujo termo todo o acervo patrimonial (a própria rodovia ou ferrovia, as praças de pedágio, as estações e as demais construções) reverte ao poder público concedente, devendo ser os concessionários indenizados pelos investimentos que foram feitos e que não foram amortizados.

O mesmo ocorre com concessões de aeroportos ou de geração ou distribuição de energia: toda a infraestrutura reverte ao poder público após a extinção das concessões, devendo o Governo indenizar os investimentos não amortizados.



No caso de empresas de ônibus, não há que se falar em reversão, pois, na extinção dos contratos, toda a frota continua como propriedade do empresário, assim como todas as instalações e prédios.

Ofertar voluntariamente bilionária indenização – não requerida, repita-se – para empresas privadas exploradores de transporte coletivo urbano, em que não há reversão, equivale a doar dinheiro público para os poderosos concessionários de transporte coletivo urbano, sem justificativa e em clara afronta ao interesse público.

Os documentos que chegaram a nossas mãos revelam que duas das diversas empresas a serem beneficiadas receberão um total de 133 milhões de reais.

Observe-se que elas não correspondem nem mesmo a 5% do tal da indenização, cujo cálculo projeta-se para mais de três bilhões de reais.

Tal é a situação promovida pelo citado Decreto do Governo do Distrito Federal, que, ao que se sabe, não é único caso no Brasil de lesão ao erário pela associação ilegal de autoridades públicas com empresários inescrupulosos do setor de transporte coletivo urbano. De fato, como mencionado no requerimento, há notícias de quadrilhas especializadas em manipular licitações de transporte coletivo urbano atuando nacionalmente em municípios de vários estados.

Tudo isso precisa ser investigado, a legalidade de tais procedimentos averiguada e as medidas corretivas, inclusive as de natureza legislativa, adotadas para que o caos do transporte coletivo urbano, um dos mais graves problemas nacionais, não sirva para assaltos ao erário, como no caso mencionado.

Sala das Seções, em 28 de novembro de 2013.

**Senador ROBERTO REQUIÃO.**



SF/13470.04303-18

Página: 6/6 12/12/2013 15:41:24

c900fb300407633d59ad134193ae424184d44f46

