

GRUPO I – CLASSE VII – Plenário

TC 023.215/2015-1

Natureza: Representação.

Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Representação legal: não há.

SUMÁRIO: REPRESENTAÇÃO. PORTARIA DNIT 1.562/2008. AUTORIZAÇÃO PARA DISPENSA DE ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICA EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA. DETERMINAÇÕES PARA CORREÇÃO DAS IRREGULARIDADES.

## RELATÓRIO

Adoto como relatório a instrução elaborada no âmbito da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária (SeinfraRodovias) (peça 18), que contou com a anuência do corpo dirigente daquela unidade técnica (peças 19 e 20):

### “INTRODUÇÃO

*Trata-se de representação de equipe de auditoria, nos termos do art. 237, inciso V, do Regimento Interno do TCU (RI/TCU), a respeito de possíveis irregularidades referentes à Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562, de 26 de dezembro de 2008 (peça 1), a qual dispensou dos estudos de viabilidade técnica e econômica as obras de infraestrutura de transportes, sob jurisdição do Ministério dos Transportes e sob gerenciamento e administração do Dnit, constantes do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.*

*1. A equipe teve conhecimento da Portaria/DG 1.562/2008 no decorrer da fiscalização 486/2014, tratada no TC 019.749/2014-7, em decorrência de resposta encaminhada pelo Dnit a respeito das obras da autarquia que estaria sujeitas a Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) (peça 2).*

### HISTÓRICO

*2. A peça inicial da Representação (peça 10) apresentou uma série de ilegalidades relacionadas à Portaria/DG 1.562/2008, tanto em relação aos seus fundamentos quanto em relação às consequências decorrentes da dispensa dos estudos de viabilidade técnica e econômica. A Representação identificou que a dispensa se embasou em premissas que não lhe dão suporte e contraria:*

*a) o art. 3º, incisos f a j, da Lei 5.917/1973:*

*art. 3º (...)*

*f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;*

*g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;*

*h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;*

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

b) o art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 (Lei de Licitações e Contratos);

art. 6º (...)

IX - Projeto Básico - conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:

c) o art. 2º, inciso IV, e o art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011 (Lei do Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC);

art. 2º (...)

IV - projeto básico: conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para, observado o disposto no parágrafo único deste artigo:

a) caracterizar a obra ou serviço de engenharia, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares;

b) assegurar a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento; e

c) possibilitar a avaliação do custo da obra ou serviço e a definição dos métodos e do prazo de execução;

Art. 9º (...)

§ 1º A contratação integrada compreende a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto.

§ 2º No caso de contratação integrada:

I - o instrumento convocatório deverá conter anteprojeto de engenharia que contemple os documentos técnicos destinados a possibilitar a caracterização da obra ou serviço, incluindo:

a) a demonstração e a justificativa do programa de necessidades, a visão global dos investimentos e as definições quanto ao nível de serviço desejado;

b) as condições de solidez, segurança, durabilidade e prazo de entrega, observado o disposto no caput e no § 1º do art. 6º desta Lei;

c) a estética do projeto arquitetônico; e

d) os parâmetros de adequação ao interesse público, à economia na utilização, à facilidade na execução, aos impactos ambientais e à acessibilidade;

II - o valor estimado da contratação será calculado com base nos valores praticados pelo mercado, nos valores pagos pela administração pública em serviços e obras similares ou na avaliação do custo global da obra, aferida mediante orçamento sintético ou metodologia expedita ou paramétrica.

d) os princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos;

*e) a jurisprudência do TCU a respeito da obrigatoriedade da realização de estudos preliminares de viabilidade técnica, econômica e ambiental de obras de engenharia; e*

*f) os próprios objetivos do PAC.*

3. Além disso, ao invés de essa dispensa ser uma exceção, ela atinge a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos do Dnit.

4. Diante disso, em despacho de 30/9/2015 (peça 13), o exmo. Ministro Relator conheceu da representação e, acolhendo a proposta da Unidade Técnica, determinou que se realizasse a oitiva do Dnit nos seguintes termos:

b) determinar à SecobRodovia que:

b.1) promova, com fundamento no art. 250, inciso V, c/c o art. 237, parágrafo único, do Regimento Interno do TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), na pessoa de seu Diretor-Geral, para que, no prazo de 15 dias, apresente justificativas sobre os indícios de ilegalidade da Portaria do Diretor-Geral do DNIT 1.562, de 26 de dezembro de 2008, consubstanciados na dispensa de realização de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica das obras do DNIT incluídas no PAC, que atinge a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos, em afronta ao disposto no art. 3º, incisos f a j, da Lei 5.917/1973, no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 (Lei de Licitações), no art. 2º, inciso IV, e no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011 (Lei do RDC), aos princípios da Eficiência, da Economicidade e da Motivação dos Atos Administrativos, à jurisprudência do TCU a respeito da obrigatoriedade da realização de estudos preliminares de viabilidade técnica, econômica e ambiental de obras de engenharia e aos próprios objetivos do PAC, além de se embasar em premissas que não dão suporte a essa dispensa;

5. A seguir será analisada a resposta do Dnit à oitiva.

*Exame Técnico*

*I. Oitiva do Dnit*

6. A oitiva do Dnit foi realizada por meio do Ofício 0835/2015-TCU/SeinfraRodovia, de 8/10/2015 (peça 14), do qual o Dnit teve ciência em 13/10/2015 (peça 15), nos seguintes termos:

(...) foi determinada a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, na pessoa de seu Diretor-Geral, para que, no prazo de até 15 (quinze) dias, a contar do recebimento da presente comunicação, com fundamento no art. 250, inciso V, c/c o art. 237, parágrafo único, do Regimento Interno do TCU, apresente justificativas sobre:

a) os indícios de ilegalidade da Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562, de 26 de dezembro de 2008, publicada na Seção 1 do Diário Oficial da União (DOU) nº 252, de 29 de dezembro de 2008, consubstanciada na dispensa de realização de Estudos de Viabilidade Técnica-Econômica das obras do Dnit incluídas no PAC, que atinge a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos do Dnit, em afronta ao disposto no art. 3º, incisos f a j, da Lei 5.917/1973, no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 (Lei de Licitações), no art. 2º, inciso IV, e no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011 (Lei do RDC), aos princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos, à jurisprudência do TCU a respeito da obrigatoriedade da realização de estudos preliminares de viabilidade técnica, econômica e ambiental de obras de engenharia e aos próprios objetivos do PAC, além de se embasar em premissas que não dão suporte a essa dispensa.

*Resposta do Dnit*

7. Após solicitar prazo adicional de 30 dias (peça 16), o Dnit registrou sua resposta no Ofício 1.941/2015/DG/DNIT, de 30 de novembro de 2015 (peça 17).

8. Nele, a Autarquia descreve o histórico da criação da Portaria/DG 1.562/2008 (peça 17, p. 1-3), afirmando que se iniciou quando a Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) aventou a

existência de uma discrepância entre a Lei 11.653/2008 (PPA 2008-2011), que, de acordo com a DPP, estabelecia a necessidade de EVTEA apenas para os objetos acima de R\$ 50.000.000,00, e a Lei 5.917/1973 (Lei do Plano Nacional de Viação - PNV), que, ainda segundo a DPP, exigia para todas as obras, exceto para aquelas declaradas como de relevante interesse para a segurança nacional ou interesse social.

9. Afirma que, considerando que as obras do PAC são dispensadas de avaliação pela Comissão de Monitoramento e Avaliação do Plano Plurianual - CMA e foram caracterizadas como de relevante interesse social, para a segurança nacional, além de inadiáveis, o assunto foi submetido à consideração da Procuradoria Federal Especializada.

10. A Procuradoria Federal Especializada entendeu que tal decisão caberia à Presidência da República, mas o Procurador-Geral do Dnit considerou se tratar de competência do exmo. Ministro dos Transportes.

11. Por essa razão, a Diretoria Colegiada aprovou proposta da DPP para submissão ao Conselho de Administração do Dnit e ao exmo. Ministro dos Transportes para que declarassem as obras do PAC e as de valores inferiores a R\$ 50.000.000,00 como de relevante interesse para a segurança nacional, inadiáveis e de relevante interesse social, dispensando-as de estudos de viabilidade.

12. A proposta, em relação às obras do PAC, foi acolhida no Ministério pela Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes e pela Consultoria Jurídica, considerando de competência da Diretoria Colegiada do Dnit a edição de ato normativo nesse sentido. Esse entendimento foi seguido pelo exmo. Ministro de Estado de Transportes, o que, enfim, culminou na edição da contestada Portaria/DG 1.562/2008.

13. O Dnit ainda assevera que a edição da portaria se baseou no Parecer 403/2008-CGAS/CONJUR/MT.

14. São apresentados também os documentos relacionados ao histórico apresentado (notas técnicas, relatos à Diretoria Colegiada, pareceres, ofícios, despachos e normativos relacionados) (peça 17, p. 5-54).

15. A Diretoria Geral do Dnit não acrescenta nenhuma informação além da apresentação do histórico da edição da portaria contestada. A Diretoria de Planejamento e Pesquisa, no Memorando 2.557/2015/DPP (peça 17, p. 4), informa não haver elementos novos a acrescentar.

#### *Análise*

16. O histórico apresentado pelo Dnit não é novidade nesse processo. Os documentos que compõem esse histórico já foram apresentados anteriormente (peças 2, 6, 7 e 9) e foram considerados na peça inicial da representação. Tanto é que os próprios fundamentos da Portaria/DG 1.562/2008 foram objeto de contestação.

17. Os fatos apresentados trazem afirmações - extraídas dos documentos anexados - que, embora já tenham sido avaliadas na instrução inicial, merecem ser reforçadas, uma vez que foram explicitamente mencionadas no resumo apresentado pelo Dnit como motivação para a edição da portaria.

18. O início do processo se deu quando a Diretoria de Planejamento e Pesquisa aventou a existência de uma discrepância entre a Lei 11.653/2008 (PPA 2008-2011), que, de acordo com a DPP, estabelecia a necessidade de EVTEA apenas para os objetos acima de R\$ 50.000.000,00, e a Lei 5.917/1973 (Lei do PNV), que, ainda segundo a DPP, exigia para todas as obras, exceto para aquelas declaradas como de relevante interesse para a segurança nacional ou interesse social.

19. O art. 10 da Lei 11.653/2008 (PPA 2008-2011), que a DPP invoca, diz o seguinte:

§ 4º Serão adotados critérios e requisitos adicionais para a execução, acompanhamento e controle, interno e externo, incluindo a avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica, sempre que o custo total estimado do projeto de grande vulto for igual ou superior a:

I - cem milhões de reais, quando financiado com recursos do orçamento de investimento das estatais, de responsabilidade de empresas de capital aberto ou de suas subsidiárias; ou

*II - cinqüenta milhões de reais, quando financiado com recursos do orçamento fiscal e da seguridade social ou com recursos do orçamento das empresas estatais que não se enquadrem no disposto no item anterior.*

*20. A Lei do PNV assim dispõe, em seu art. 3º:*

*f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;*

*g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;*

*h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;*

*i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;*

*j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes; (grifei).*

*21. A leitura dos dois dispositivos leva à conclusão de que, ao contrário do que se alega, a disposição do PPA 2008-2011 não apresenta nenhuma discrepância com o disposto na Lei 5.917/1973. Ora, se a Lei do Plano Nacional de Viação obriga a realização de estudo de viabilidade para todas as obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, a observação desse disposto resulta, automaticamente, no atendimento à disposição do PPA 2008-2011.*

*22. Por outro lado, a dispensa decorrente da Portaria/DG 1.562/2008, ao invés de suprir a suposta (e inexistente) discrepância, resulta, isso sim, no total desatendimento de ambas as leis. Como apresentado na instrução inicial dessa representação, a dispensa de EVTEA atinge a quase totalidade das obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos do Dnit (97,7% em quantidade, 99,3% em valor - peça 5, p. 2).*

*23. Ou seja, a avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica para projetos de valor estimado superior a R\$ 50 milhões, obrigatória pela Lei 11.653/2008, deixa de ser feita em praticamente todos os casos e a suposta exceção da Lei 5.917/1973 passa a ser tratada como regra.*

*24. Há que se fazer uma ressalva nesse ponto para o fato de que o PPA 2012-2015 (Lei 12.593/2012) não apresenta a mesma disposição do PPA 2008-2011, de modo que o descumprimento da Lei 11.653/2008 se deu até 2011.*

*25. Como também já foi discutido na peça inicial da representação (peça 10, itens 21-41), a Lei 5.917/1973 não dispensa o EVTEA para obras declaradas como de relevante interesse para a segurança nacional ou interesse social. Primeiro porque dispensa apenas a utilização de critérios econômicos na escolha das obras prioritárias. Segundo porque, de acordo com a lei, o que pode ser de relevante interesse para a segurança nacional ou interesse social é a necessidade a ser atendida, restando necessária a realização dos estudos de viabilidade para avaliar qual obra é adequada para atender tal necessidade.*

26. Outra afirmação na qual se baseou o início do processo que culminou na Portaria/DG 1.562/2008 foi que a Portaria Interministerial 353/MP/MF/CC teria dispensado a Comissão de Monitoramento e Avaliação do PPA (CMA) de analisar os estudos de viabilidade dos projetos do PAC.

27. Essa questão também já foi enfrentada na instrução inicial (peça 10, itens 15-20), quando se comprovou que a referida Portaria Interministerial e ao dispositivo legal a que ela faz referência não fazem absolutamente nenhuma menção a estudos de viabilidade, não havendo como utilizá-la como argumento para a dispensa.

28. Ademais, ainda que, hipoteticamente, a CMA estivesse dispensada de analisar os estudos de viabilidade, isso, de modo algum, afastaria a obrigatoriedade do órgão responsável pela obra de realizá-los. A própria menção a eventual dispensa da CMA de analisar os estudos de viabilidade já pressuporia a existência desses estudos.

29. Enfrentadas as questões mencionadas na resposta do Dnit, resta constatar que a Autarquia, após quase cinquenta dias para se manifestar sobre as ilegalidades apontadas, não apresentou nenhuma contestação contra as irregularidades apontadas em relação à Portaria/DG 1.562/2008.

#### Conclusão

30. Em sua resposta à oitiva, o Dnit não apresentou nenhuma nova informação para afastar os indícios de ilegalidade decorrentes da dispensa de realização de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica das obras do DNIT incluídas no PAC por meio da Portaria/DG 1.562/2008. A manifestação da Autarquia se limitou a apresentar um relato de como foi o processo de elaboração daquele normativo, que envolveu a diversas áreas do Dnit e do Ministério dos Transportes.

31. Mencionou também os fundamentos que foram utilizados para as decisões, os quais, embora já tenham sido enfrentados na instrução inicial da representação, foram revistos e novamente afastados.

32. Isso posto, restam as mesmas conclusões apresentadas na representação de equipe de auditoria, apresentada na peça 10: a dispensa de realização de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica das obras do Dnit incluídas no PAC por meio da Portaria/DG 1.562/2008, que atinge a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos do Dnit, afronta o disposto no art. 3º, incisos f a j, da Lei 5.917/1973, no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 (Lei de Licitações e Contratos), no art. 2º, inciso IV, e no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011 (Lei do RDC), os princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos, a jurisprudência do TCU a respeito da obrigatoriedade da realização de estudos preliminares de viabilidade técnica, econômica e ambiental de obras de engenharia e os próprios objetivos do PAC, além de se embasar em premissas que não dão suporte a essa dispensa.

33. Diante disso, resta somente determinar ao Dnit que declare a nulidade da portaria, com base no art. 53 da Lei 9.784/1999, obrigando-se a realização de EVTEA em todas as obras da Autarquia.

#### II. Impacto da declaração de nulidade da Portaria/DG 1.562/2008

34. Como se concluiu anteriormente, a dispensa de realização de estudos de viabilidade técnica e econômica para as obras rodoviárias do Dnit é ilegal, de modo que o ato administrativo de edição da Portaria deve ser anulado, com base no art. 53 da Lei 9.784/1999.

35. A Portaria/DG 1.705, de 14 de novembro de 2007, (peça 17, p. 11-12) é a norma do Dnit que estabelece a obrigatoriedade de estudos de viabilidade como regra para as obras do Dnit. A Portaria/DG 1.562/2008 havia instituído a exceção para as obras incluídas no PAC - que acabou se tornando regra por abranger a quase totalidade das obras do Dnit.

36. A nulidade da Portaria/DG 1.562/2008, portanto, não deixa o Dnit desprovido de regras para a realização de estudos de viabilidade, apenas afasta a existência daquela exceção.

37. Considerando que o ato anulador tem efeito *ex tunc* (efeito retroativo, desde a edição do ato anulado), todos os projetos elaborados e todas as obras contratadas sem a prévia realização dos estudos de viabilidade estão eivados dessa ilegalidade.

38. A solução para essa situação, no entanto, deve levar em conta mais do que a existência da ilegalidade. Deve considerar também o impacto que a correção da irregularidade pode causar. Deve-se considerar uma fase de transição para que a exigência de estudos para todas as obras seja cumprida, visto que há empreendimentos em diferentes fases para os quais foi aplicada a dispensa de EVTEA.

39. Quando da edição da Portaria/DG 1.705/2007 (peça 17, p. 11-12), tal fase de transição também havia sido considerada, de modo que a Instrução de Serviço/DG 06/2007 (peça 17, p 13-18), que regulamentou a portaria, considerou exigências distintas para obras que já possuíam projeto de engenharia e obras cujos projetos seriam ainda licitados, tendo como referência a data de publicação da IS (itens 3.a e 3.b da IS): para esses deveria ser elaborado o EVTEA, para aqueles uma Avaliação Econômica da Solução Técnica Adotada no projeto de engenharia (AESTA).

40. Essa se mostra uma solução adequada, visto que possibilita a correção da ilegalidade em todas as situações ao tempo que minimiza os atrasos na implantação dos empreendimentos já previstos. Quanto às obras já contratadas e em execução, não resultaria nenhum impacto, pois a realização de qualquer estudo de viabilidade a esta altura seria desarrazoada.

41. A IS/DG 06/2007 não trata explicitamente os casos de obras cujas licitações já foram iniciadas. Levando-se em conta a necessidade de se adotar soluções cujos impactos negativos não se sobreponham aos benefícios, entende-se que essas obras não devam ser impactadas pela revogação da Portaria/DG 1.562/2008, ou seja, as licitações devem prosseguir normalmente, não sendo necessário suspendê-las para avaliar a viabilidade dos seus projetos. O contrário significaria inviabilizar todos os investimentos previstos nas rodovias federais. Esse entendimento, no entanto, não impede que o Dnit, nos casos em que entender necessário, faça a avaliação da viabilidade dos projetos mesmo nesses casos.

42. A IS/DG 06/2007 também não trata da situação de obras contratadas pelo Regime Diferenciado de Contratações Públicas no regime de contratação integrada (RDC-CI), especialmente porque o RDC somente foi instituído em 2011 pela Lei 12.762/2011. No RDC-CI as obras podem ser contratadas sem projeto básico ou projeto executivo, bastando a existência de um anteprojeto, com características definidas no art. 9º, § 2º, inciso I.

43. Conforme foi tratado nos itens 57 a 60 da instrução anterior (peça 10, p. 9-10), as próprias características do anteprojeto exigem a realização prévia do EVTEA. Isso porque o anteprojeto é uma etapa do processo de elaboração do projeto que se dá entre o estudo de viabilidade e a elaboração do projeto básico.

44. Além disso, as obras contratadas pelo RDC-CI não fogem às demais regras legais, como a obrigatoriedade de avaliação econômica dos projetos do Sistema Nacional de Viação (Lei 5.917/1973, art. 3º), os princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos.

45. Por isso, as situações anteriormente tratadas se estendem também às obras contratadas por meio do RDC-CI, entendendo-se como projeto o anteprojeto desse regime de contratação.

46. Por essa razão, será proposto que, tendo sido declarada nula a Portaria/DG 1.562/2008, se utilize, na fase de transição, as mesmas regras estabelecidas na Instrução de Serviço/DG 06/2007, tendo como referência a data de declaração de nulidade daquela portaria, dispensando da realização de AESTA as obras cujos editais já foram publicados.

#### CONCLUSÃO

47. A representação de que trata o presente processo apontou indícios de ilegalidade na disposição da Portaria/DG 1.562/2008 (peça 1), que dispensa de realização de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica das obras do Dnit incluídas no PAC, que atinge a quase totalidade

dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos (peça 10). As ilegalidades apontadas dizem respeito ao disposto nas Leis 5.917/1973, 8.666/1993 e 12.462/2011, aos princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos, à jurisprudência do TCU e afronta aos próprios objetivos do PAC, além de a dispensa se embasar em premissas que não lhe dão suporte.

48. Acolhida a representação, o exmo. Ministro Relator determinou em despacho que se fizesse a oitiva do Dnit (peça 13), o que se fez em 13/10/2015 (peça 15).

49. A manifestação do Dnit (peça 17) em resposta à oitiva não apresentou novos elementos. Apenas resumiu como se deu o processo de elaboração da portaria, e apresentou os documentos que basearam sua edição, os mesmos que já haviam sido considerados na instrução inicial e que já faziam parte deste processo.

50. Desse modo, não foram afastados os indícios de ilegalidade apontados, razão pela qual se propõe determinar ao Dnit que declare nula a Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562, de 26 de dezembro de 2008.

51. A anulação dessa norma não deixará o Dnit privado de norma referente à necessidade de EVTEA para seus projetos, visto que a Autarquia já conta com a Portaria/DG 1.705/2007 (peça 17, p. 11-12), regulamentada pela IS/DG 06/2007 (peça 17, p. 13-18), que estabelece a realização de estudos de viabilidade (EVTEA ou AESTA) como regra para seus projetos.

52. Tendo em conta que a anulação, por ter efeito *ex tunc*, resultará na ilegalidade dos projetos em elaboração ou já aprovados, obras em licitação ou já contratadas e em execução que não contaram com os estudos de viabilidade, algumas considerações foram tecidas a respeito do impacto da nulidade da portaria sobre essas situações (item II).

53. Quanto às obras em andamento, considerou-se desarrazoado exigir-se a elaboração de EVTEA nessa situação, não havendo, portanto, nenhuma medida a ser tomada para essas obras (parágrafo 40).

54. Quanto às obras cujos editais já foram publicados, considera-se que o impacto negativo que uma eventual suspensão dos processos licitatórios para a avaliação da viabilidade de seus projetos poderia gerar prejuízos muito grandes, visto que significaria inviabilizar todos os investimentos previstos nas rodovias federais. Esse entendimento, no entanto, não impede que o Dnit, nos casos em que entender necessário, faça a avaliação da viabilidade dos projetos mesmo nesses casos (parágrafo 41).

55. Nos demais casos, entende-se razoável que o Dnit aplique a mesma regra prevista na IS/DG 06/2007, tendo como data de referência para o disposto nos itens 3.a e 3.b a data de revogação da Portaria/DG 1.562/2008 (parágrafos 39 e 40).

56. Cada uma dessas situações deve ser aplicada também às obras contratadas por meio do RDC no regime de contratação integrada (RDC-CI), entendendo-se projeto como o anteprojeto utilizado nesses casos (parágrafos 42 a 45).

57. Por fim, considerando a abrangência dessa decisão e sua importância para o investimento na infraestrutura rodoviária do Brasil, considera-se necessário encaminhar cópia da decisão às comissões do Poder Legislativo interessadas no assunto, em especial a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados e a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional.

#### PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

58. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior propondo:

a) com fundamento no inciso I do art. 45 da Lei 8.443/1992 c/c o inciso XXI do art. 1º e o art. 251 do Regimento Interno do TCU e c/c o art. 53 da Lei 9.784/1999, determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que, no prazo de 30 (trinta) dias:

a.1) providencie a anulação da Portaria do Diretor-Geral nº 1.562, de 26/12/2008, uma vez que está eivada de ilegalidades consubstanciadas na dispensa de realização de Estudos de



*Viabilidade Técnico-Econômica das obras do Dnit incluídas no PAC, que atinge a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos, em afronta ao disposto no art. 3º, incisos f a j, da Lei 5.917/1973, no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 (Lei de Licitações e Contratos), no art. 2º, inciso IV, e no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011 (Lei do RDC), aos princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos, à jurisprudência do TCU a respeito da obrigatoriedade da realização de estudos preliminares de viabilidade técnica, econômica e ambiental de obras de engenharia e aos próprios objetivos do PAC, além de ter se embasado em premissas que não dão suporte a essa dispensa;*

*a.2) defina das regras que serão adotadas para adequar à legislação as diversas situações de obras e projetos já existentes ou em andamento;*

*a.3) para as obras contratadas por meio do Regime Diferenciado de Contratações Públicas no regime de contratação integrada, adote as mesmas regras que obrigam a realização prévia de estudos de viabilidade técnica a econômica, nesses casos em momento anterior à elaboração do Anteprojeto, de modo a observar a imposição do art. 3º da Lei 5.917/1973, os §§ 1º e 2º do art. 9º da Lei 12.462/2011 e os princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos; e*

*a.4) encaminhe a este Tribunal comprovação do atendimento e essas determinações.*

*b) com fundamento no inciso I do art. 45 da Lei 8.443/1992 c/c o inciso III do art. 250 do Regimento Interno do TCU, recomendar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que, no cumprimento da determinação do item anterior, adote regras semelhantes às constantes dos itens 3.a e 3.b da Instrução de Serviço/DG nº 06, de 20/11/2007, tendo como referência a data de anulação da Portaria/DG nº 1.562/2008; e*

*c) encaminhar cópia do Acórdão que vier a ser proferido, acompanhado dos respectivos Relatório e Voto, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (CVT) e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO).”*

É o relatório.

## VOTO

Trata-se de representação formulada por equipe de auditoria do TCU, nos termos do art. 237, inciso V, do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União (RI/TCU), a respeito de possíveis irregularidades referentes à Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562, de 26 de dezembro de 2008, que dispensou a realização de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) nas contratações de obras de infraestrutura de transportes, sob a gestão da autarquia.

2. De início, registro que a referida representação pode ser conhecida, uma vez preenchidos os requisitos de admissibilidade constantes do art. 235 c/c o art. 237, inciso V e parágrafo único, do Regimento Interno do TCU.

3. Sem prejuízo dos destaques que farei adiante, incorporo às minhas razões de decidir a manifestação da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária (SeinfraRodovias) que propugna pela nulidade do dispositivo questionado no art. 1º do mencionado dispositivo, **in verbis**:

*Art. 1º Reconhecer e declarar como de relevante interesse social, inadiáveis, as obras de infra-estrutura de transportes, sob jurisdição do ministério dos Transportes e, sob gerenciamento e administração do DNIT, constantes do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, dispensando-as dos estudos de viabilidade técnica e econômica. (grifei)*

4. Segundo a unidade técnica (peça 10), o impacto da referida dispensa é extremamente significativo nos recursos investidos na área de infraestrutura, visto que:

*“as informações prestadas pelo Dnit por meio do Ofício 372/2015/Audint-Dnit, de 23 de abril de 2015 (peça 4) permitiram avaliar que, 97,7% dos contratos vigentes de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos das rodovias do Dnit, o que corresponde a 99,3% dos valores contratados, são de obras constantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que, de acordo com a Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562/2008, estão dispensadas de EVTEA”.*

5. Instada a se manifestar, a autarquia informou que os estudos para a edição da Portaria 1.562/2008 tiveram origem na demanda da Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) do DNIT no sentido de eventual discrepância entre a Lei 11.653/2008 (PPA 2008-2011), que supostamente estabelecia a necessidade de EVTEA apenas para os objetos acima de R\$ 50.000.000,00, e a Lei 5.917/1973 (Lei do Plano Nacional de Viação - PNV), que o exigia para todas as obras, exceto para aquelas declaradas como de relevante interesse para a segurança nacional ou interesse social.

6. Informou, ainda, que *“considerando que as obras do PAC são dispensadas de avaliação pela Comissão de Monitoramento e Avaliação do Plano Plurianual - CMA e foram caracterizadas como de relevante interesse social, para a segurança nacional, além de inadiáveis, o assunto foi submetido à consideração da Procuradoria Federal Especializada”.*

7. Não obstante posicionamento da Procuradoria Federal no sentido de que decisão nessa dimensão caberia à Presidência da República, o Procurador-Geral do DNIT entendeu tratar-se de competência do Ministro dos Transportes, razão pela qual a matéria foi submetida e aprovada pelo Conselho de Administração do DNIT e pelo referido ministro, no sentido de que as obras do PAC e as de valores inferiores a R\$ 50.000.000,00 estariam no grupo daquelas de relevante interesse para a segurança nacional, inadiáveis e de relevante interesse social, dispensando-as de estudos de viabilidade.

8. Entretanto, contrariamente à tese adotada pela autarquia, a leitura dos dispositivos elencados pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa não viabiliza posicionamento no sentido da existência de qualquer contradição entre a Lei 11.653/2008 (PPA 2008-2011) e a Lei 5.917/1973 (Lei do Plano Nacional de Viação - PNV).

9. O art. 10 da Lei 11.653/2008 (PPA 2008-2011) estabelece o seguinte:

§ 4º Serão adotados critérios e requisitos adicionais para a execução, acompanhamento e controle, interno e externo, incluindo a avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica, sempre que o custo total estimado do projeto de grande vulto for igual ou superior a:

I - cem milhões de reais, quando financiado com recursos do orçamento de investimento das estatais, de responsabilidade de empresas de capital aberto ou de suas subsidiárias; ou

II - cinquenta milhões de reais, quando financiado com recursos do orçamento fiscal e da seguridade social ou com recursos do orçamento das empresas estatais que não se enquadrem no disposto no item anterior. (grifei)

10. Por sua vez, o art. 20 da lei do PNV dispõe, em seu art. 3º:

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;(grifei).

11. Com efeito, os dois normativos avaliados não permitem concluir de que é possível a dispensa dos EVTEA. O PNV menciona expressamente a necessidade dos estudos, enquanto o PPA apenas acrescenta à exigência da avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica a necessidade da adoção de critérios e requisitos adicionais para a execução, acompanhamento e controle, interno e externo.

12. Não há hipótese de dispensa desses estudos importantes em qualquer dos normativos vigentes, até mesmo por ser o EVTEA um dos requisitos básicos para o cumprimento do princípio constitucional da eficiência. É desarrazoado pensar na aplicação de vultosos recursos públicos, que correspondem a 99,3% dos valores contratados em obras de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos das rodovias do Dnit, representativos de 97,7% dos contratos vigentes a esses títulos, sem a prévia avaliação de viabilidade nas áreas técnica, econômica e ambiental.

13. Aliás, todos os normativos que disciplinam as contratações públicas, conforme destacados no relatório precedente (art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 e art. 2º, inciso IV, e o art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011), além de robusta jurisprudência deste Tribunal, exigem expressamente que as licitações sejam conduzidas com base em estudos de viabilidade e projeto básico adequados como forma de garantir a boa e regular aplicação dos recursos públicos.

14. A propósito, destaco a Súmula 261/2010 deste Tribunal que preceitua que

*“em licitações de obras e serviços de engenharia, é necessária a elaboração de projeto básico adequado e atualizado, assim considerado aquele aprovado com todos os elementos descritos no art. 6º, inciso IX, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, constituindo prática ilegal a*

*revisão de projeto básico ou a elaboração de projeto executivo que transfigurem o objeto originalmente contratado em outro de natureza e propósito diversos”.*

15. A autorização de ausência de EVTEA em obras do DNIT é agravada quando se avalia a amplitude das falhas dos projetos básicos utilizados pela autarquia, conforme demonstram diversos acórdãos do TCU.

16. Sem dúvida, a combinação da ausência de estudos de viabilidade com a má qualidade de projetos em obras rodoviárias é danosa aos investimentos na área, além de abrir margem para aplicação de recursos em projetos com finalidade política, sem qualquer fundamento técnico, econômico ou ambiental, razão pela qual acolho, na essência, a proposta da unidade técnica no sentido de que este Tribunal deve indicar ao DNIT a necessidade de adoção de providência para a retirada do ordenamento jurídico da Portaria do Diretor-Geral nº 1.562, de 26/12/2008.

17. A correção dessa portaria, conforme destacou a unidade técnica, “*não deixará o Dnit privado de norma referente à necessidade de EVTEA para seus projetos, visto que a Autarquia já conta com a Portaria/DG 1.705/2007 (peça 17, p. 11-12), regulamentada pela IS/DG 06/2007 (peça 17, p. 13-18), que estabelece a realização de estudos de viabilidade (EVTEA ou AESTA) como regra para seus projetos*”. Aliás, nada obsta que a autarquia elabore nova portaria com os ajustes necessários à incorporação das diretrizes trazidas pelo Regime Diferenciado de Contratação (RDC), aprovado pelo Congresso Nacional em 2011.

18. Entretanto, considerando que determinação deste Tribunal para que o DNIT anulasse ou revogasse a mencionada portaria estaria adentrando o campo do controle abstrato de normas, entendo apropriado que, alternativamente, seja dada ciência ao DNIT de que a não elaboração de EVTEA previamente a licitações de obras viola as disposições previstas no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 e art. 2º, inciso IV, e o art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011, além de robusta jurisprudência deste Tribunal, e pode ensejar aplicação de sanções aos responsáveis, além de adoção de medida cautelar de suspensão de editais de licitação e contratos, a depender das circunstâncias de cada caso concreto.

19. De forma complementar, cabível que também seja recomendado à autarquia que revogue a Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562, de 26/12/2008, bem como determinado que encaminhe a este Tribunal a relação das licitações em andamento e a serem realizadas no corrente exercício que não contêm estudos de viabilidade técnica e econômica.

20. Considerando as possíveis consequências decorrentes da correção do citado normativo, acolho a proposta da unidade técnica no sentido de modulação de seus efeitos, de modo a flexibilizar as medidas a serem adotadas pelo DNIT em relação aos projetos em andamento, tendo em vista os elevados prejuízos que adviriam do cancelamento de contratações em andamento e a inviabilização dos investimentos previstos nas rodovias federais, sem prejuízo de que autarquia, nos casos em que entender necessário, faça a avaliação da viabilidade de projetos específicos. Nesse contexto cabe rememorar que, quando da edição da Portaria/DG 1.705/2007 (peça 17, p. 11 12), foi considerada uma fase de transição, de modo que a Instrução de Serviço/DG 06/2007 (peça 17, p 13 18), que regulamentou a portaria, considerou exigências distintas para obras que já possuíam projeto de engenharia e obras cujos projetos seriam ainda licitados, tendo como referência a data de publicação da IS (itens 3.a e 3.b da IS): para esses deveria ser elaborado o EVTEA, para aqueles uma Avaliação Econômica da Solução Técnica Adotada no projeto de engenharia (AESTA).

21. Por fim, registro meus agradecimentos ao Ministro Benjamin Zymler pela valorosa contribuição ofertada no encaminhamento do presente processo.

Ante o exposto, VOTO por que este Tribunal adote a minuta de Acórdão que trago à apreciação deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 20 de julho de 2016



Ministro JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES  
Relator

## ACÓRDÃO Nº 1884/2016 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 023.215/2015-1.
2. Grupo I – Classe de Assunto: VII – Representação.
3. Interessado: Tribunal de Contas da União.
4. Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).
5. Relator: Ministro Augusto Nardes.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária (SeinfraRodovias).
8. Representação legal: não há

## 9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos que tratam de representação de equipe de auditoria a respeito de irregularidades referentes à dispensa dos estudos de viabilidade técnica e econômica em obras de infraestrutura de transportes contida na Portaria do Diretor-Geral do Dnit 1.562, de 26 de dezembro de 2008,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão de Plenário, diante das razões expostas pelo relator, em:

9.1. conhecer da presente representação por estarem preenchidos os requisitos de admissibilidade previstos nos arts. 235, 237, inciso V, e 246 do Regimento Interno deste Tribunal, para, no mérito, considerá-la procedente;

9.2. dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes de que a não elaboração de EVTE previamente a licitações de obras viola as disposições previstas no art. 3º, incisos f a j, da Lei 5.917/1973, art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993 e art. 2º, inciso IV, e o art. 9º, §§ 1º e 2º, da Lei 12.462/2011, além de jurisprudência deste Tribunal, e pode ensejar aplicação de sanções aos responsáveis, além de adoção de medida cautelar de suspensão de editais de licitação e contratos, a depender das circunstâncias de cada concreto.

9.3. recomendar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, com fundamento no inciso I do art. 45 da Lei 8.443/1992 c/c o inciso III do art. 250 do Regimento Interno do TCU, que:

9.3.1. adote medidas visando à revogação da Portaria do Diretor-Geral nº 1.562, de 26/12/2008, em face de ilegalidade consubstanciada na dispensa de realização de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica das obras do Dnit incluídas no PAC, que atinge a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias de manutenção, restauração, melhoramentos, duplicação, construção e eliminação de pontos críticos;

9.3.2. defina as regras que serão adotadas para adequar à legislação as diversas situações de obras e projetos já existentes ou em andamento;

9.3.3. adote, para as obras contratadas por meio do Regime Diferenciado de Contratações Públicas no regime de contratação integrada, as mesmas regras que obrigam a realização prévia de estudos de viabilidade técnica e econômica, nesses casos em momento anterior à elaboração do anteprojeto, de modo a observar a imposição do art. 3º da Lei 5.917/1973, os §§ 1º e 2º do art. 9º da Lei 12.462/2011 e os princípios da eficiência, da economicidade e da motivação dos atos administrativos; e

9.3.4. adote regras semelhantes às constantes dos itens 3.a e 3.b da Instrução de Serviço/DG nº 06, de 20/11/2007 na avaliação da correção do texto da Portaria/DG nº 1.562/2008; e

9.4. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, com fundamento no inciso I do art. 45 da Lei 8.443/1992, que encaminhe, no prazo de 30 (trinta) dias, a este Tribunal a relação das licitações em andamento e a serem realizadas no corrente exercício que não

contemplam estudos de viabilidade técnica e econômica, acompanhada das medidas adotadas em relação às recomendações contidas no subitem 9.3;

9.5. encaminhar cópia deste acórdão, acompanhada do relatório e voto que o fundamentam, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (CVT), à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado Federal e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO).

10. Ata nº 28/2016 – Plenário.

11. Data da Sessão: 20/7/2016 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-1884-28/16-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Raimundo Carreiro (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Augusto Nardes (Relator), Ana Arraes e Vital do Rêgo.

13.2. Ministros-Substitutos presentes: Augusto Sherman Cavalcanti, Marcos Bemquerer Costa e André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)

**RAIMUNDO CARREIRO**

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

(Assinado Eletronicamente)

**AUGUSTO NARDES**

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

**PAULO SOARES BUGARIN**

Procurador-Geral