MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
Serviço de Informação ao Cidadão

Despacho nº 532/2013/GM-SIC

Ref.: Processo SIC/MT nº 50650.003416/2013-26

Interessado: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT

Assunto: Lei de Acesso à Informação.

Em atendimento à solicitação feita pela *Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT*, encaminho o Memo nº 1520/ASPAR/MT, de 24 de dezembro de 2013, o qual anexa aos autos informações a respeito do pleito em questão.

À consideração superior,

Em 24 de dezembro de 2013.

RODRIGO RODRIGUES DE OLIVEIRA
Representante SIC/MT - Gabinete do Ministro

Encaminhem-se os autos **ao Serviço de Informação ao Cidadão – SIC/MT**, para conhecimento e adoção das providências que entender cabíveis.

Em 24 de dezembro de 2013.

LEONARDO CARREIRO ALBUQUERQUE
Chefe da Assessoria Administrativa

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 06

NOTA Nº: 1118/2013/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJT/vtdr
PROCESSO Nº: 50000.045617/2013-55
INTERESSADO: Presidência da República
ASSUNTO: Projeto de Lei da Câmara nº 48/2012 (PL nº 785/2011 na origem)

Senhor Consultor Jurídico:

I - RELATÓRIO

A Assessoria Parlamentar do Gabinete do Ministro dos Transportes, por meio do Memorando nº 1361/ASPAR/MT (fl. 165), encaminha o processo em epígrafe que trata sobre o Projeto de Lei nº 48, de 2012 (PLC nº 785/2011 na origem), atualmente em fase de sanção.

2. A proposta em questão busca determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos no âmbito das concessões rodoviárias federais.

3. Em suma, a ANTT analisou o projeto originalmente apresentado no Congresso, o que resultou em duas manifestações contrárias ao prosseguimento do projeto de lei – Informação nº 040/2011/GEROR/SUINF (fls. 12-14) e Parecer/ANTT/PRG/FA/Nº 190-3.5.9.4/2011 (fls. 15-20).

4. Posteriormente, aquela agência se debruçou sobre o substitutivo ao projeto de lei, e emitiu outras duas manifestações: o Memorando nº 130/2012/SUINF (fls. 109, repetido às fls. 157), datado de 17 de abril de 2012 e o Parecer nº 706.35.9/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 110-112-v, repetido às fls. 158-160-v), de 22 de maio de 2012. Ambas se posicionaram pela regularidade do projeto, observando apenas que a ANTT possui "(...) outros três projetos de concessões em andamento, nos quais também não foram considerados os aumentos de custos em função da nova lei. (...) Desta forma, estes contratos, que estão em fase avançada de maturação, sofrerão alterações para prever aqueles investimentos, adicionando-os nos Programas de Exploração das Rodovias, o que vai ensejar o aumento da tarifa-básica de pedágio a ser ofertada em leilão, onerando o valor a ser pago pelo usuário". Ambos os documentos sugeriam que tais projetos também fossem isentos dos custos a serem criados pelo projeto de lei.

5. Por fim, mais duas manifestações da ANTT selaram a posição final daquela agência: a Informação nº 79/2013/GEROR/SUINF (fls. 119/120), de 9 de julho de 2013, e o Parecer nº 1212-3.5.9.4/2013/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 121-123), de 22 de julho de 2013, que analisaram o mesmo projeto que será objeto de verificação por esta CONJUR, e que foi aprovado pelo Congresso Nacional nos termos da emenda sugerida pela Comissão de Assuntos Econômicos.

6. A informação citada no parágrafo anterior repisa os termos das informações anteriores, observando, ainda, que a proposição está atendida, em parte, "(...) pelos Serviços de Atendimento aos Usuários previstos nos Programas de Exploração da Rodovia – PER de cada uma das concessões federais". Reafirma, ainda, que a aprovação do PL resultará em impactos financeiros. Por fim, ressalta que a 3ª etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais, contendo 9 lotes de rodovias federais e aproximadamente 7500 km de rodovias a serem concedidas, teve a etapa de audiências encerrada recentemente, com as audiências públicas nº 131 e 132/2013. As minutas de Programas de

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR, CEP 70.044-900, BRASÍLIA (DF)
Telefone: (61) 2029-7155 – Fax: (61) 2029-7920 – Endereço eletrônico: conjur-mt@transportes.gov.br

Exploração, segundo a Informação, não contemplam os custos que serão incrementados com a aprovação do PL.

7. O Parecer nº 1212-3.5.9.4/2013/PF-ANTT/PGF/AGU replicou os termos dos pareceres anteriores, e se posicionou pela rejeição do projeto de lei, apresentando como fundamento todos os óbices listados pela SUINF e ainda a quebra do equilíbrio econômico-financeiro das outorgas.

8. Já no âmbito desta Pasta, a Secretaria de Política Nacional dos Transportes emitiu dois posicionamentos: a Nota Técnica CGPLAN/SPAPT/SPNT/MT nº 21/2012, de 23 de maio de 2012, que consta dos autos às fls. 70-74 (repetida às fls. 99-103 e 147-151) e a Nota Técnica CGPLAN/DEPLAN/SPNT/MT nº 34/2012 (fls. 92-95, replicada às fls. 129-132), de 28 de junho de 2012. A primeira manifestação se deu com base na primeira versão do PL. Já o segundo expediente se posicionou sobre a versão constante do substitutivo ao Projeto de Lei. Não foi possível localizar qualquer manifestação da SPNT tratando a respeito da redação final do PL, que se encontra em fase de sanção presidencial.

9. Por fim, a Secretaria de Fomento para Ações de Transportes, por meio de seu Departamento de Concessões, emitiu a Nota Informativa nº 155/2013 – DECON/SFAT/MT, de 16 de outubro de 2013, afirmou que "(...) a Casa Civil da Presidência da República coordena a participação de todos os ministérios afins, inclusive a desta Pasta, com a finalidade de avaliar o PL nº 5.943/13, que propõe modificações 'a Lei nº 12.619/12, o qual abarca o tema do PL nº 48 e se encontra em estágio quase conclusivo de tramitação na Câmara dos Deputados". Conclui que "todas as manifestações de interesse deste Ministério e decorrentes sugestões de modificações da matéria foram dirigidas ao PL nº5.943/13", posicionando-se, portanto, pela rejeição do projeto de lei objeto de análise nos presentes autos.

10. É o relatório, sendo importante observar que o processo se encontra instruído com diversas manifestações repetidas, o que dificulta a elaboração de relatório mais preciso. À análise.

11. Em primeiro lugar, cumpre transcrever o projeto de lei que se encontra em fase de sanção presidencial, e que será objeto de análise na presente nota:

PROJETO DE LEI Nº 785-G DE 2011

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos, no âmbito das concessões rodoviárias federais, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para obrigar o concessionário de infraestrutura rodoviária federal, inclusive de rodovia delegada a Estados, a construir e manter estações de apoio a condutores de veículos.

Art. 2º O art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:
"Art. 37. .....
.....
IV – construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículos, localizadas às margens da rodovia, separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), e que ofereçam serviços que

GM/MTIAS
Fls. Nº 07

garantam o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação da ANTT."(NR)

Art. 3º A obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, não se aplica aos contratos de concessão de rodovia vigentes na data de publicação desta Lei.

Art. 4º Nos instrumentos de convênio de delegação de rodovia ou trecho rodoviário firmados entre a União e o Distrito Federal, Estado ou Município, após a data de publicação desta Lei, deverá constar cláusula que exija o cumprimento da obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no caso de a exploração da rodovia ou do trecho rodoviário ser concedida a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, nos termos de lei federal.
Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 60 (sessenta) dias de sua publicação oficial.

12. A matéria já foi exaustivamente debatida no âmbito desta Pasta por ocasião da aprovação do projeto de lei nº 99, de 2007 (PLC nº 319/2009 no Senado Federal), oportunidade em que este órgão setorial da Advocacia-Geral da União emitiu a Nota nº 209/2012/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJT/vtdr, da qual se extrai o seguinte trecho:

"II. Sugestão de veto aos arts. 7º, 8º e 10

25. O art. 7º propõe a inclusão do inciso VI no §2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

Art. 34-A As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital.

(...)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

(...)

VI – nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.

26. Em relação à inclusão desse dispositivo, tanto a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, por meio da Superintendência de Exploração de Infraestrutura de Rodovias - SUINF/ANTT e da Procuradoria Federal junto à Agência - PRG/ANTT, quanto a Secretaria Nacional de Política de Transportes desta Pasta - SPNT/MT foram unânimes em se manifestar de forma contrária:

INFORMAÇÃO Nº 029/2012/GEROR/SUINF

(...)

2. Instada a se pronunciar sobre o conteúdo da referida proposta, esta Superintendência entende que a aludida proposição está em parte atendida pelos Serviços de Atendimento ao Usuário, conforme disposto no Programa de Exploração da Rodovia – PER, como no exemplo da Autopista Régis Bittencourt S/A:

6.7 SISTEMAS DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO

(...)

Toda Base Operacional deverá ter, durante 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, um responsável presente no local, que deverá receber as

orientações do CCO e transmiti-las às equipes ali locadas, além de receber reclamações e sugestões dos usuários, registradas em livro próprio, previsto em 6.7.4. Dessa forma, as BSO's também deverão dispor de instalações de atendimento aos usuários, com estacionamento, banheiros, fraldário, água potável, área de descanso e telefone público, além de tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa, etc. (original sem grifos)

(...)

6.7.3 Parâmetros de Desempenho

(...)

As Bases Operacionais deverão funcionar permanentemente, 24 horas por dia, com a presença constante de responsável, da forma descrita em 6.7.2.

(...)

6. Por fim, um detalhe deve ser frisado como contribuição ao debate. Nas rodovias concedidas, toda e qualquer obra imputada à concessionária e que não esteja prevista no Programa de Exploração da Rodovia – PER deve ser incorporada no fluxo de caixa, fato esse que refletirá na tarifa de pedágio.

7. Portanto, como não há previsão orçamentária para se efetivar as referidas obras sem que ocorra a quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, será necessária uma imediata revisão para maior da estrutura tarifária, nos temos das Leis 8.666/93, 8.987/95 e 9.074/95. Assim, a construção dos referidos pontos de apoio seria arcada proporcionalmente pelos demais usuários da rodovia, onerando, assim, os custos de transporte.

NOTA Nº 11413-3.5.9/2012-PF-ANTT/AGU

(...)

5. Com efeito, no que tange às concessões outorgadas, verifica-se que tais medidas recaem diretamente sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos vigentes. Desta feita, em virtude da indispensável necessidade de resguardar-se o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias vigentes, indubitavelmente restará à União, como Poder Concedente, o ônus decorrente do aumento de obrigações no que se refere a investimentos na infraestrutura rodoviária, nos moldes do Projeto de Lei em comento.

6. Uma vez aprovado o referido Projeto, certamente haverá o rompimento da equação, e como as consequências desta modificação não podem ser imputadas ao contratado, caberá ao Poder Concedente arcar com os ônus correspondentes, devendo proceder à revisão das cláusulas financeiras para restaurar a linha de equilíbrio rompida.

7. Inobstante, frisa-se que, no que tange às concessões outorgadas, já há previsão nos respectivos Programas de Exploração da Rodovia - PER, para realização de investimentos na infraestrutura rodoviária (construção de pontos de apoio) assim como pretende dispor o Projeto de Lei ora sob análise, fato que torna despicienda a sua aprovação.

(...)

9. De fato, a criação de obrigações às concessionárias para investimento em infraestrutura rodoviária, de que trata o presente Projeto de Lei é inteiramente inviável, posto que isso fatalmente levaria a uma quebra do equilíbrio econômico-financeiro. Seria necessário que a perda de receita decorrente dessa obrigação seja compensada por nova fonte de receita, ou por aumento da tarifa paga pelos demais usuários, ou pela redução de algum dos gastos das Concessionárias, ou pelo aumento do prazo de concessão, o que pode comprometer a qualidade do serviço.

Manifestação eletrônica s/nº - SPNT/MT

(...)

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 08

A exigência requerida, não obstante as nobres intenções têm por consequências geração de custos adicionais de desapropriação, aporte de segurança necessária (área isolada), necessidade de infraestrutura sanitária e de alimentação e podendo em alguns casos gerar necessidade de licença ambiental, além de impacto tarifário. Também há de se considerar que nas rodovias concedidas já existem pontos de parada devidamente estruturados (posto de abastecimento + restaurante + sanitários com banho + hotel + local reservado para descanso, que já são de conhecimento e preferência de uso (segurança) pelos motoristas.

27. Como se vê, o tema é delicado e carece melhor definição técnica. Ademais, eventual veto a esse dispositivo não impede que o Poder Executivo, na qualidade de Poder Concedente, estabeleça, de acordo com as práticas regulatórias mais indicadas para cada projeto, como aliás já vem fazendo, a obrigação da licitante vencedora de disponibilizar local adequado para estacionamento de veículos e descanso para os motoristas.

28. O que se pretende evitar é tão-somente o tratamento dessa matéria em sede de Lei, o que não se mostra mais adequado, considerando as nuances e especificidades que cada projeto de concessão rodoviária apresenta, não sendo recomendável, assim, soluções genéricas e estanques.

29. Assim, como razões do veto sugere-se o seguinte texto:

"Considerando a natureza técnica que a matéria apresenta, se mostra mais adequado avaliar qual é a melhor solução de acordo com as especificidades que cada projeto de concessão rodoviária apresenta, não sendo recomendável, assim, o tratamento do tema no nível legal.

Ademais, a disponibilização de local adequado para estacionamento de veículos e descanso para os motoristas já vem sendo assegurados nos contratos de concessão firmados pelo Poder Público, de acordo com as práticas regulatórias mais indicadas para cada projeto.""

13. Desta forma, embora não existam vícios de constitucionalidade ou técnica legislativa na proposta, e levando ainda em conta o louvável propósito do Nobre Deputado Federal, esta Conjur sugere a rejeição do projeto de lei objeto de análise, invocando para tanto os motivos constantes do Parecer nº 1212-3.5.9.4/2013/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido pela Procuradoria da ANTT, e da Nota nº 209/2012/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJT/vtdr, ressaltando ainda o conteúdo da Nota Informativa nº 155/2013 – DECON/SFAT/MT. Observe-se, por fim, que não consta qualquer manifestação da SPNT nos presentes que tenha levado em conta o projeto em análise.

II. CONCLUSÃO

32. Em face dos argumentos apresentados, este órgão da Advocacia-Geral da União, atento aos aspectos jurídicos da matéria, sugere que o Ministério dos Transportes, nos termos do §1º do art. 66 c/c art. 84, V, da Constituição Federal, proponha o veto integral ao Projeto de Lei nº 48/2012 (PL nº 785/2011 na origem).

À consideração superior.

Brasília, 27 de novembro de 2013.

VINÍCIUS TORQUETTI DOMINGOS ROCHA
ADVOGADO DA UNIÃO
COORDENADOR-GERAL DE ASSUNTOS
JURÍDICOS DE TRANSPORTES

Despacho nº 1326/2013/CONJUR-MT/CGU/AGU/acv

Aprovo, pelos seus jurídicos fundamentos, a Nota nº 1118/2013/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJT/vtdr, razão pela qual determino o encaminhamento da matéria ao Gabinete do Ministro de Estado dos Transportes.

Brasília, 27 de novembro de 2013.

ARTHUR CERQUEIRA VALÉRIO
CONSULTOR JURÍDICO

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 09

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Secretaria de Política Nacional de Transportes
Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes
Coordenação Geral de Planejamento

NOTA TÉCNICA CGPLAN/DPAPT/SPNT/MT Nº 21/2012.

Referência: SICAP nº 2012.0004.4173
Assunto: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011.
Interessado: Deputado Federal Onofre Santo Agostini (DEM/SC)

1. Introdução

Esta Nota Técnica tem como objetivo responder à solicitação do Coordenador-Geral de Planejamento DPAT/SPNT/MT, manifestada no despacho de 12.04.2012, notadamente no que tange ao substitutivo do Projeto de Lei nº 785/2011, que trata da obrigatoriedade de existência de Pontos de Apoio (PA) nas rodovias estaduais e federais, inclusive nas rodovias atualmente concessionadas.

O principal propósito deste Projeto de Lei é o de proporcionar aos caminhoneiros melhores condições de transporte para sua circulação com segurança, conforto e economia, de modo a diminuir riscos e aumentar a eficiência em sua jornada de trabalho.

Conforme o citado Projeto de Lei, o Ponto de Apoio deve ser construído em áreas com postos de combustíveis, com banheiros, chuveiros, lanchonetes, restaurantes e outros serviços, além de pátios dotados de segurança das cargas monitorada, com distância entre si variando de 70 a 100 km, podendo ser terceirizado, em conformidade com a legislação em vigor. O substitutivo propõe que essa distância seja alterada para no máximo 150 km.

2. Histórico

O Memo. Nº 353/ASPAR/MT, de 10.04.2012, encaminha, em seu anexo, os seguintes documentos, ao mesmo tempo em que solicita que a SPNT emita parecer sobre o substitutivo do Projeto de Lei nº 785/2011, quanto à

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 10

obrigatoriedade de existência de Pontos de Apoio (PA) nas rodovias estaduais e federais, inclusive nas rodovias atualmente concessionadas:

a) Ofício nº 28/2011/ASPAR/ANTT, de 29.04.2011, no qual aquela Agência respondendo ao Ofício nº 464/2011/ASPAR/GM/MT, de 04.04.2011, apresenta cópia da Informação nº 040/2011/GEROR/SUINF, de 08.04.2011, que ressalta, em 3 páginas, o fato de que a realização de eventual obra não prevista no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS – PER de rodovias concedidas poderia refletir nas tarifas de pedágio, e ainda, cópia do Parecer/ANTT/PRG/FA/nº 190-3.5.9.4/2011, de 28.04.2011, que em resumo de 6 páginas, ratifica o entendimento da citada Informação nº 40 e manifesta pela inviabilidade do referido Projeto de Lei nº 785/2011, nos termos em que se apresenta;

b) Cópia de Resumo da PL 785/2011, emitido pelo servidor de internet da Câmara em 09.04.2012, contendo, em 4 páginas, as informações da Identificação da Proposição, da Tramitação desde 22.03.2011 até 24.11.2011, dos Documentos Anexados e Referenciados (Histórico dos Despachos e Pareceres Apresentados), dos Documentos Apensados e da Última Ação Legislativa;

c) Cópia do Projeto de Lei nº 785/2011, de março de 2011, contendo, em 3 páginas, o texto de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini (DEM/SC) e a correspondente Justificativa;

d) Cópia do Relatório da Comissão de Viação e Transportes sobre o Projeto de Lei nº 785/2011, tendo apenso o Projeto de Lei nº 910, do Deputado Ronaldo Benedet, que, em 4 páginas, examina a matéria e apresenta o voto do Relator e sua proposta de substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011;

e) Cópia do Relatório da Comissão de Viação e Transportes sobre o substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011, e ao apenso o Projeto de Lei nº 910, do Deputado Ronaldo Benedet, que, em 3 páginas, dá nova redação vinculando o Projeto de Lei nº 785/2011 como instrumento para alterar a Lei nº 10.233, de 05.06.2001, de modo a obrigar a construção de equivalentes Pontos de Apoio (PA), definidos como estações de apoio, no âmbito das rodovias federais concessionadas, estendendo o benefício a condutores de

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 11

veículo de transporte público de passageiros, além dos condutores de veículos de transporte de carga.

f) Cópia do Relatório da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, sobre o Projeto de Lei nº 785/2011, tendo apenso o Projeto de Lei nº 910, conforme redação do Deputado Jorginho Mello, que, em 4 páginas, examina a matéria e apresenta o voto do Relator pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 785/2011.

Observa-se que a apreciação da ANTT, manifestada no documento INFORMAÇÃO Nº 040/2011/GEROR/SUINF, de 08/04/2011, considera apenas a proposta do Projeto de Lei nº 785/2011, ao dizer que ela está em parte atendida pela existência dos SERVIÇOS DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO, referente ao PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS – PER, a exemplo do que ocorre na Autopista Regis Bittencourt, ao dispor aos usuários Base Operacional, chamada de BSO, dotada de estacionamento, banheiros, fraldário, água potável, área de descanso, telefone público, etc.

Na sequência, conforme manifestado no Parecer/ANTT/PRG/FA/nº 190-3.5.9.4/2011, de 28.04.2011, a ANTT também considerando apenas a proposta do Projeto de Lei nº 785/2011, observa que a matéria em questão deveria receber contribuições dos órgãos responsáveis pela elaboração das mencionadas políticas, com sejam, o Ministério dos Transportes e o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, ressaltando, contudo, o impacto na tarifa de pedágio de rodovias concedidas, de qualquer obra que não esteja prevista no citado Programa PER.

3. Considerações Técnicas

Levando em conta a dimensão da malha rodoviária brasileira, com extensão aproximadamente superior a 300.000 km de rodovias sob jurisdição federal e estadual, e ainda, a planilha contida na página 26 do Relatório de Gestão 2009 - DNIT, cópia em anexo, a rede de rodovias sob a jurisdição federal é de cerca de 118.000 km, das quais a rede de rodovias pavimentadas é de cerca de 62.000 km e a de não pavimentadas de 14.000 km, se percebe que para atender às determinações do substitutivo ao Projeto de Lei nº 758, a necessidade de

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 12

construir mais de 2.000 Pontos de Apoio (PA), levando em conta a distância entre si de no máximo 150 km.

Sendo elevado esse quantitativo proposto para se construir, seria importante que o citado substitutivo ao Projeto de Lei nº 758 considerasse, em sua justificativa:

a) Análise do impacto financeiro, com indicação da verdadeira necessidade regional ou por rodovia, baseada na realidade de já existir um grande número de Pontos de Apoio instalados pela iniciativa privada;

b) Prioridade de implantação, com base na movimentação e na constatação de inexistência do necessário Ponto de Apoio (PA);

c) Prováveis fontes de recurso para garantir o investimento e o seu retorno.

Vale lembrar que já existe uma grande quantidade de Pontos de Apoio (PA) construídos pela iniciativa privada, em funcionamento nas mais movimentadas rodovias brasileiras, os quais funcionam adequadamente como locais para atender às necessidades de operadores autônomos e de frotistas de forma rotineira, talvez merecendo, se for o caso, receber incentivo para que neles possa existir serviço homogênio e padronizado para melhor para servir ao caminhoneiro.

Por outro lado, existem ainda unidades do SENAT, variando do Tipo "A" ao "D", que ficam instaladas em postos de gasolina nas principais rodovias brasileiras, com a mesma finalidade que os citados Pontos de Apoio (PA), conforme consta no site SENAT da internet, como por exemplo as do Tipo "D", que possuem área total construída entre 235 e 275 m² e desenvolvem ações de saúde, lazer e desenvolvimento profissional. Em cada área, elas oferecem: Saúde (clínica geral, odontologia, sala de Raio X) e Desenvolvimento profissional (sala de aula, Esporte, lazer e cultura e sala de lazer).

4. Conclusão

Diante do exposto, somos do parecer de que a SPNT deve, reforçando a posição da ANTT, se pronunciar pela inviabilidade do substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011, ao mesmo tempo em que deve retornar este assunto à apreciação da ANTT, para que se manifeste, dessa vez, sobre o referido

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 13

substitutivo do Projeto de Lei nº 758, de modo a ratificar seu entendimento de que, igualmente para o substitutivo, a sua manifestação para o Projeto de Lei nº 785/2011 se aplica.

E ainda, recomendar que a exploração desses Pontos de Apoio (PA) se dê, preferencialmente, pela iniciativa privada, antes mesmo de se conhecer os seguintes detalhes para que seja tomada decisão futura de ser construído e administrado pelo poder público, tais como

1. A prévia realização de estudo de impacto econômico-financeiro sobre os contratos de concessão, em face da possibilidade de haver alteração contratual em rodovias sob concessão a terceiros, com a obrigatoriedade proposta pelo referido substitutivo;

2. O prévio conhecimento da situação existente já construída pela iniciativa privada no conjunto de rodovias estaduais e federais;

3. A definição de prioridade de implantação dos novos Pontos de Apoio (PA) com base na hierarquia rodoviária em função da movimentação de veículos de carga e das distâncias do transporte das cargas regionais e nacional; e

4. A definição de prioridade de implantação dos novos Pontos de Apoio (PA) com base nas realidades das vias pavimentadas e não pavimentadas existentes, com pista simples ou dupla, que poderia ter melhor recomendação para se ter implantado Pontos de Apoio (PA) em cada lado da via com pista dupla.

Brasília/DF, 23 de maio de 2012.

Eng. Ricardo Sergio de Oliveira e Silva
Técnico de Nível Superior

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 14

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Secretaria de Política Nacional de Transportes
Departamento de Planejamento de Transportes
Coordenação Geral de Planejamento

NOTA TÉCNICA CGPLAN/DEPLAN/SPNT/MT Nº 34/2012.

Referência: SICAP nº 2012.0004.4173

Assunto: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011.

Interessado: Deputado Federal Onofre Santo Agostini (DEM/SC)

1. Introdução

Esta Nota Técnica tem como objetivo atender à solicitação do Coordenador-Geral de Planejamento – CGPLAN/DEPLAN/SPNT/MT, manifestada no despacho de 22.06.2012, para que seja reapreciada a documentação referente ao Substitutivo do Projeto de Lei nº. 785/2011, o qual já foi objeto da Nota Técnica CGPLAN/DPAPT/SPNT/MT Nº 21/2012, de 23 de maio de 2012.

A solicitação do Coordenador-Geral de Planejamento fundamenta-se no Ofício nº 667/ASPAR/MT, de 18 de junho de 2012, no qual é solicitada a reapreciação sobre o Substitutivo, em virtude da alteração do posicionamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, sobre o Projeto de Lei. Foram encaminhados, ainda, os seguintes documentos da ANTT:

a - Ofício nº 51/2012/ASPAR/ANTT, de 22 de maio de 2012;

b – Memorando nº 130/2012/SUINF, de 17 de abril de 2012;

c – Parecer nº 706-35.9/PF-ANTT/PGF/AGU, de 11 de maio de 2012

2. Antecedentes

O Projeto de Lei nº 785/2011 trata da obrigatoriedade de existência de **Pontos de Apoio** (PA) nas rodovias estaduais e federais, inclusive nas rodovias atualmente concessionadas, e teve um Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, que dá nova redação

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 15

vinculando o Projeto de Lei nº 785/2011 como instrumento para alterar a Lei nº 10.233, de 05.06.2001, de modo a obrigar a construção e manutenção de **Estações de Apoio** a condutores de veículo de transporte de carga e estendendo o benefício a condutores de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.

Em 08 de abril de 2011, a ANTT emitiu, através da Superintendência de Exploração de Infraestrutura de Rodovias, a INFORMAÇÃO Nº 040/2011/GEROR/SUINF, que tratava da proposta original do Projeto de Lei nº 785/2011, na qual apresentou o entendimento de que a proposição de Pontos de Apoio, com as características apresentadas, encontrava-se em parte atendida pela existência dos Serviços de Atendimento ao Usuário, conforme disposto no Programa de Exploração de Rodovias – PER, a exemplo do que ocorre na Autopista Regis Bittencourt S/A, ressaltando, ainda, o impacto na tarifa de pedágio de rodovias concedidas, de qualquer obra que não esteja prevista no citado Programa PER.

Posteriormente, em 28 de abril de 2011, a ANTT emitiu, através da Procuradoria-Geral Federal, o PARECER/ANTT/PRG/FA/nº 190-3.5.9.4/2011, que também tratava da proposta original do Projeto de Lei nº 785/2011, no qual, apresentou o entendimento pela inviabilidade do Projeto, por colidir com as diretrizes contidas na Lei nº 10.233, de 2001 e no art. 9º, parágrafo 4º, da Lei nº 8.987, de 1995, e ressaltou, ainda, que tal fato, por si só, justificaria a rejeição, ou veto presidencial, do Projeto de Lei.

Mais recentemente, foi encaminhado à Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/MT, o Memo. Nº 353/ASPAR/MT, de 10 de abril de 2012, contendo solicitação de providências no sentido de ser emitido parecer sobre o **Substitutivo** ao Projeto de Lei nº 785/2011. Entretanto, foi anexada ao memorando a documentação emitida pela ANTT em 2011, e consequentemente, em 23 de maio de 2012, foi elaborada a Nota Técnica CGPLAN/DPAPT/SPNT/MT Nº 21/2012, contendo a apreciação do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011, tomando como referência pareceres da ANTT de 2011, e tendo apresentado a seguinte consideração:

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 16

"....somos do parecer de que a SPNT deve, reforçando a posição da ANTT, se pronunciar pela inviabilidade do substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011, ao mesmo tempo em que deve retornar este assunto à apreciação da ANTT, para que se manifeste, dessa vez, sobre o referido substitutivo do Projeto de Lei nº 758, de modo a ratificar seu entendimento de que, igualmente para o substitutivo, a sua manifestação para o Projeto de Lei nº 785/2011 se aplica."

3. Considerações Técnicas

Com base na documentação encaminhada pela Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes – MT pode-se observar que ao mesmo tempo em que foi encaminhado ao MT o Memo. Nº 353/ASPAR/MT, de 10 de abril de 2012, com a solicitação de providências no sentido de ser emitido parecer sobre o Substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011, também foi encaminhado a ANTT, o Ofício Nº 701/2012/ASPAR/GM/MT, de mesma data, solicitando parecer sobre o mesmo Substitutivo, resultando na defasagem de informações.

Em resposta ao ofício supracitado, a ANTT encaminhou à ASPAR, o Ofício nº 51/2012/ASPAR/ANTT, de 22 de maio de 2012, com cópia do Memorando nº 130/3012/SUINF, de 17 de abril de 2012, da Superintendência de Exploração de Infraestrutura de Rodovias – SUINF, anexada, contendo a seguinte conclusão:

a - o Substitutivo não afetará os contratos de concessão vigentes, pois exclui a obrigação constante do novo art. 37, IV da Lei nº 10.233 do cumprimento pelas concessionárias com os contratos já assinados até a data da publicação da lei;

b - entretanto, devido à ANTT possuir três projetos de concessões em andamento (BR101/ES, BR040/MG e 116/MG), nos quais não foram considerados os aumentos de custos em função da nova lei, é apresentada a sugestão de que estes três projetos também sejam elencados no art. 3º do substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011.

O ofício encaminhado pela ANTT também anexou cópia do PARECER Nº 706-35.9/PF-ANTT/PGF/AGU, de 11 de maio de 2012, o qual apresenta a seguinte conclusão:

a - manifesta-se o entendimento no sentido da constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011;

b – cabendo a ressalva da necessidade de observância da sugestão constante no Memorando nº 130/3012/SUINF, de 17 de abril de 2012, da ANTT.

GM/MTIASPAR
Fls. Nº 17

4. Conclusão

Ante o exposto, cabem as seguintes considerações e sugestão:

1 - sob o ponto de vista jurídico foram corrigidas as inconstitucionalidades constantes da proposição legislativa originária, com a nova redação dada pelo Substitutivo ao Projeto de Lei e, assim, ficam superados os apontamentos feitos, anteriormente, no PARECER/ANTT/PRG/FA/nº 190-3.5.9.4/2011;

2 - sob o ponto de vista técnico, a ANTT demonstra preocupação quanto à existência de projetos de concessões em estado avançado de andamento, nos quais não foram considerados os aumentos de custos decorrentes da eventual mudança legislativa e sugere a isenção para estes, mediante ressalva no art. 3º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 785/2011;

3 – ainda sob o aspecto técnico cabe observar que os novos contratos de concessão, após a data de publicação da Lei, estarão sujeitos a custos mais elevados, decorrentes das exigências objeto da Lei, e por esse motivo, somos de opinião, salvo melhor juízo, que o Substitutivo seja submetido à avaliação da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes - SFAT.

Brasília/DF, 28 de junho de 2012.

Luiz Carlos de S. Neves Pereira
Engenheiro MSc. - TNS III

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 18

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Secretaria de Fomento para Ações de Transportes
Departamento de Concessões

Nota Informativa nº 155/2013 - DECON/SFAT/MT

Em, 16 de outubro de 2013.

Referência: **Memorando 1013/ASPAR/MT de 27.08.13.**
Assunto: Projeto de Lei da Câmara nº 48/2012 (PL nº 785/2011 na origem)

Senhor Diretor,

1. O Projeto de Lei em epígrafe é de autoria do Dep. Onofre Santo Agostini (PSD/SC), o qual tem por finalidade obrigar o concessionário de infraestrutura rodoviária federal a construir e manter estações de apoio a condutores de veículos de transporte de cargas ou de veículo de transporte público de passageiros.

2. Cumpre informar que a Casa Civil da Presidência da República coordena a participação de todos os ministérios afins, inclusive a desta Pasta, com a finalidade de avaliar o PL nº 5.943/13, que propõe modificações à Lei 12.619/12, o qual abarca o tema do PL nº 48 e se encontra em estágio quase conclusivo de tramitação na Câmara dos Deputados.

Esplanada dos Ministérios - Bloco R, Ed. Anexo, 2º Andar, Ala Oeste, Sala 201 - CEP: 70044-900 - Brasília - DF.
Fones: (61) 2029 7737/39 - Fax: (61) 2029-7489 E-mail: sfat@transportes.gov.br

3. Em síntese, todas as manifestações de interesse deste Ministério e decorrentes sugestões de modificações da matéria foram dirigidas ao PL nº 5.943/13, por intermédio da Casa Civil, portanto somos de parecer que o PL nº 48/2012 (PL nº 785/2011 na origem) deve ser objeto de rejeição por parte do Poder Executivo.

JOSÉ EDUARDO VAZ ALBANESE
Assessor/SE/MT

De acordo.

DINO ANTUNES DIAS BATISTA
Diretor do Departamento de Concessões

DESPACHO

Brasília, 16 de outubro de 2013.

De acordo. Encaminhe-se esta Nota Informativa a Assessoria Parlamentar do Gabinete do Ministro dos Transportes para as providências cabíveis.

Daniel Sigelmann
DANIEL SIGELMANN
Secretário de Fomento Para Ações de Transporte

GM/MT/ASPAR
Fls. Nº 19

Ministério dos Transportes
Gabinete do Ministro
Assessoria Parlamentar

Mem 1520/ASPAR/MT

Em 24 de Dezembro 2013.

Ao Senhor **RODRIGO RODRIGUES DE OLIVEIRA**
Representante SIC/MT – Gabinete do Ministro

Ref.: **Processo SIC/MT nº 50650.003416/2013-26**

Em atendimento ao Despacho nº 530/2013/GM/MT, de 23 de novembro de 2013, encaminho, para adoção das medidas necessárias, a manifestação do Ministério dos Transportes sobre a demanda apresentada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTT.

Atenciosamente,

GEORGENOR CAVALCANTE PINTO
Chefe da Assessoria Parlamentar