



CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 22/08/2012 às 17:41
Matr.: 220342

MPV 576

00051

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 22/08/12	proposição Medida Provisória nº 576/2012
------------------	---

autor Deputado Hugo Leal – PSC/RJ	nº do prontuário
--------------------------------------	------------------

1 ☐ Supressiva	2 ☒ Substitutiva	3 ☐ Modificativa	4 ☐ Aditiva	5 ☐ Substitutivo global
---------------------------------------	--	---	------------------------------------	--

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Dê-se aos dispositivos abaixo contidos no Art. 2º da MP 576, de 2012, a seguinte redação:

Art. 2º

“Art. 5º

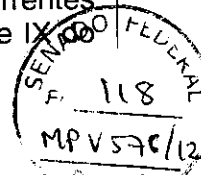
IV - participar das atividades relacionadas ao setor de transportes, nas fases de projeto, fabricação e implantação da política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação, visando garantir a absorção e a transferência de tecnologia; de acordo com os princípios da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. Tal ampliação se dará mediante construção de novas vias e terminais.

VIII - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

IX - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

§ 3º No exercício das atribuições previstas nos incisos VIII e IX relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, a EPL observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.

Art. 6º Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições previstas nos incisos VIII e IX



art. 5º, a EPL deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento das licitações e celebração dos contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.

Parágrafo único. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT fiscalizará exclusivamente o cumprimento das condições e especificações técnicas contratuais, visando a modicidade e qualidade da obra, relatando as ocorrências à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

.....

Acrescente-se a MP 576, de 2012, o seguinte artigo:

“Art. 6º. Os parágrafos 1º e 2º do art. 80; os incisos III a IX do artigo 82 e artigos 84 a 86 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam conter a seguinte redação (NR):

.....;

Art. 80. Ao DNIT compete expedir atos normativos e regulamentos técnicos, de Metrologia e Avaliação da Conformidade de projetos, obras e demais serviços ligados a infraestrutura de todos os meios de transporte.

§ 1 Os regulamentos técnicos deverão dispor sobre características técnicas de insumos, produtos finais e serviços, voltados ao setor de infraestrutura de transporte, que não constituam objeto da competência de outros órgãos e de outras entidades da Administração Pública Federal, no que se refere a aspectos relacionados com segurança, prevenção de práticas enganosas de comércio, proteção da vida e saúde humana, animal e vegetal, e com o meio ambiente.

§ 2o Os regulamentos técnicos deverão considerar, quando couber, o conteúdo das normas técnicas adotadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas.

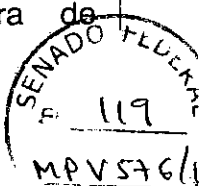
.....

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

.....

III - elaborar e expedir, com exclusividade, regulamentos técnicos na área de planejamento e metrologia abrangendo o controle das quantidades e qualidade de materiais utilizados, as características regionais, geológicas e mercadológicas, cabendo-lhe determinar a forma de indicação das referidas quantidades, bem como os desvios tolerados; (NR)

IV - exercer, com exclusividade, o poder de polícia administrativa na área de Metrologia Legal do setor de infraestrutura de



transporte;(NR)

VI - exercer o poder de polícia administrativa na área de Avaliação da Conformidade, em relação as especificações técnicas do projeto de infraestrutura de transporte por ele regulamentados ou por competência que lhe seja delegada;

VII - executar, coordenar e supervisionar as atividades de Metrologia Legal do setor de infraestrutura de transporte em todo o território brasileiro, podendo celebrar convênios com órgãos e entidades congêneres dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para esse fim.

VIII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições técnicas regulamentadas acerca dos projetos, obras e demais serviços ligados a infraestrutura de todos os meios de transporte, devendo informar a ANTT quando comprovado tais infrações.

IX - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária para o planejamento de competência da Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL;

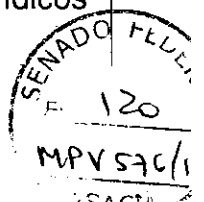
.....

Art. 84. As pessoas naturais e as pessoas jurídicas, nacionais e estrangeiras, que atuem no mercado para elaborar projetos de infraestrutura de transporte, fabricar, importar, processar, montar, acondicionar ou comercializar bens, mercadorias e produtos e prestar serviços, sendo estes voltados ao setor de infraestrutura de transporte, ficam obrigadas à observância e ao cumprimento dos deveres instituídos por esta Lei e pelos atos normativos e regulamentos técnicos expedidos pelo DNIT.

Art. 85. É assegurado ao agente público fiscalizador acesso à empresa sob fiscalização, a qual se obriga a prestar, para tanto, as informações necessárias, desde que com o objetivo de verificação do controle metrológico e da qualidade de produtos ou serviços voltados ao setor de infraestrutura de transporte, bem assim o ingresso nos locais de armazenamento, transporte, exposição ou venda de produtos.

Art. 86 Constituir-se-á em infração a esta Lei, ao seu regulamento e aos atos normativos baixados pelo DNIT a ação ou omissão contrária a qualquer dos deveres jurídicos instituídos por essas normas nos campos da Metrologia Legal e da Certificação Compulsória da Conformidade de projetos, obras e de serviços.

Parágrafo único. Será considerada infratora das normas legais mencionados no caput deste artigo a pessoa natural ou a pessoa jurídica, nacional ou estrangeira, que, no exercício das atividades previstas no art. 84, deixar de cumprir os deveres jurídicos pertinentes a que estava obrigada."



JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória (MP) 576 que cria a nova Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a vincula ao Ministério dos Transportes e estabelece que a empresa será responsável pelo planejamento, pelo desenvolvimento, pela prestação de serviços e pelas pesquisas na área. A EPL também será responsável pelo financiamento do trem de alta velocidade (TAV) e substituirá a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (Etav).

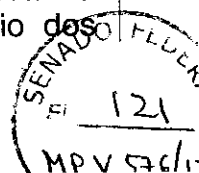
A empresa será organizada sob forma de sociedade anônima de capital fechado, sendo, portanto, regida pelo regime jurídico das empresas privadas, onde o controle de 51% das ações ordinárias é da União. A nova estatal também vai gerir as parcerias público privadas (PPPs), que vão viabilizar os investimentos do pacote estabelece as regras para garantias ao financiamento do trem-bala que ligará o Rio de Janeiro a Campinas (SP).

As atribuições da EPL são detalhadamente descritas, como no Artigo 3º, por exemplo, que institui que a EPL terá a função de promover a "integração das diversas modalidades de transportes". Terá também como objetivo "planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias".

A ideia por trás da criação da EPL é que ela passe a administrar todos os projetos de logística do país em substituição à Etav, cujo objetivo era administrar apenas a construção do trem de alta velocidade.

Contudo, uma análise mais objetiva da MP 576 original e do próprio enquadramento dessa nova empresa na atual estrutura administrativa do setor de transporte e infraestrutura de logística do Brasil pode levar a alguns problemas, seja no alcance dessa administração de todos os projetos do setor, seja de competência, o que resultaria em ineficiência e ingerência dos futuros investimentos destes mesmos projetos. Primeiro que a MP 576 liga várias vezes a EPL apenas ao setor ferroviário de alta velocidade, mas não a vincula de forma legal e mandatória aos setores rodoviários e ferroviários de baixa velocidade. Além disso, deve-se também observar as competências da EPL, que se comparadas às competências do Departamento Nacional de Infraestrutura de Trânsito (DNIT), podem gerar conflitos de competência administrativa.

A Lei 10.233 de 2001, criadora do DNIT, estabelece em um de seus dispositivos que constitui objetivo deste órgão DNIT "implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais". Aquela Lei também determina que é da esfera de atuação do DNIT a infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos



Transportes, onde se inclui as ferrovias e rodovias federais.

Não obstante, a Lei 10.233/2001 garante ao DNIT, na sua esfera de atuação, administrar os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias. Garante-lhe também capacidade de gerenciar projetos e obras de construção e ampliação de rodovias e ferrovias (e demais) decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

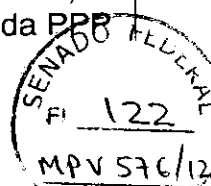
Somado a isso, cabe também relembrar o papel da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) neste contexto. Várias das ações da EPL deverá ser subordinadas a ações primárias da própria ANTT, como é o caso dos processos licitatórios dos contratos de concessão, autorização dos projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas e mesmo preços de tarifas.

Estabelece o Art. 25 da Lei 10.233/2001, que a ANTT tem atribuição específica no setor ferroviário e rodoviário no que tange publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias e rodovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados; fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados.

Certamente, pelo princípio da especialidade, pode-se entender que a MP 576/2011 altera a competência do DNIT nos pontos aqui elencados e outros mais, transferindo à EPL competência de subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito da política de transporte, de modo a propiciar a integração das diversas modalidades de transportes. O princípio da especialidade revela que a norma especial afasta a incidência da norma geral - *lex specialis derogat legi generali*. A norma se diz especial quando contiver os elementos de outra (geral) e acrescentar pormenores. Não há leis ou disposições especiais ou gerais, em termos absolutos. Resultam da comparação entre elas, da qual se aponta uma relação de espécie a gênero. A norma será preponderante quando especial.

Contudo, o que chama atenção aqui é que, para que a EPL atinja o propósito pretendido por ela, alterações, principalmente na competência do DNIT, seriam de suma importância. Não apenas isso, cabe lembrar que a EPL deverá realizar todas as contratações de acordo com a Lei 8.666/93 (vide art. 6º, parágrafo único da MP 576/2012), que é conhecidamente uma lei que não atinge as necessidades atuais do Estado Brasileiro por não ter acompanhado a evolução das formas de realização de processos licitatórios. E por fim, para que a EPL possa de fato atingir seu objetivo, com a atual legislação, uma série de acordos e convênios entre essa, DNIT e ANTT deverão ser consumados, de forma clara e objetiva (vide art. 5º, §2º, da MP 576 e artigos 82, inciso VIII, e 24, parágrafo único, inciso I, da Lei 10.233/2001).

Portanto, conclui-se que, caso seja mantida a MP 576/2012 nos termos e dispositivos por ela editados, a probabilidade de que suas ações sejam questionadas ou mesmo limitadas pela ação de outros agentes competentes no setor – DNIT e ANTT, o objetivo por ela pretendido dificilmente será alcançado. A exceção da criação da PPP



e do financiamento responsáveis pelo TAV Campinas-Rio de Janeiro, sem uma alteração na Lei 10.233/2001, a formulação, o planejamento, administração e a implementação de ações no âmbito da política de transporte podem sim ficar ainda mais complicadas e lentas do que já o são.

Assim, visando garantir que a EPL possa alcançar todo o potencial a ela designado e, de fato, posso ser responsável pela elaboração de um plano em nível nacional de integração logística, propõe-se presente emenda. Esta emenda pretende transferir a atual competência do DNIT para a EPL, transformando o primeiro em um agente regulador do setor de infraestrutura de transporte. Dessa maneira, a EPL ganha competência para não só conceber o plano de integração nacional dos meios de transporte, mas também geri-los. O DNIT ganha nova competência como órgão de regulador técnico do setor, importantíssimo para os almejos de crescimento com qualidade da infraestrutura de transporte no Brasil. Ao final, ambos ficam subjugados ao controle regulatório da ANTT e de sua pertinente fiscalização, que garantirá o funcionamento do setor e seu crescimento tão necessário à nossa economia e população.

PARLAMENTAR

Dep. Hugo Leal – PSC/RJ

