

Sumário Executivo de Medida Provisória

Medida Provisória nº 882, de 2019.

Publicação: DOU de 3 de maio de 2019.

Ementa: Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e 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, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, e dá outras providências.

Resumo das Disposições

A Medida Provisória contém sete artigos. O primeiro deles estende aos servidores, militares e empregados das extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República os efeitos do art. 2º da Lei nº 9.007, de 1995, que tornam sua requisição pelo Ministério da Infraestrutura “irrecusável”, desde que estivessem em exercício no Ministério em 1º de janeiro de 2019.

Os arts. 2º a 5º alteram as seguintes Leis:

- art. 2º: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- art. 3º: 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”;

- art. 4º: Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, “Lei dos Portos”;
- art. 5º: Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que “cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências”.

O art. 6º trata das revogações, que serão tratadas ao longo da análise das alterações em cada uma das Leis acima citadas. O último artigo da MPV contém cláusula de vigência imediata.

As alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) visam a modificar a composição e a forma de reunião do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A MPV adicionou um novo § 4º ao art. 10, para determinar que nove ministros integrem a composição do colegiado. Caberá ao Ministro da Infraestrutura a presidência, que antes era do Diretor do Denatran (este passará a ser seu Secretário-Executivo). Além disso, foi inserido um § 5º informando que os Ministros podem ser substituídos por servidores com cargo em nível DAS-6 ou superior, ou oficiais-generais, no caso daqueles representando o Ministério da Defesa.

A MPV alterou, também, a redação do *caput* do art. 10 para suprimir a expressão “tem a seguinte composição”¹, sem, no entanto, revogar os subsequentes incisos do *caput* que relacionavam quais eram esses representantes. Dessa forma, há uma dubiedade acerca de qual a composição do Contran que passou a vigor, uma vez que, ao se observar o texto consolidado do Código de Trânsito, é plausível interpretar

¹ A redação anterior era a seguinte: “O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:” (grifamos)

que o Contran passou a ser composto tanto pelos Ministros listados no § 4º, como pelos representantes dos órgãos relacionados nos incisos do *caput*.

A MPV prevê, acrescentando um novo artigo ao CTB, que representantes de órgãos ou entidades responsáveis pelas matérias em exame possam participar das reuniões do Contran, porém, sem direito a voto. Por fim, suprime a competência do Contran para ser instância recursal de decisões exaradas por instâncias inferiores do Sistema Nacional de Trânsito, mediante revogação do art. 12, XII.

As alterações da Lei nº 10.233, de 2001, visam a incluir as instalações portuárias na esfera de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Além disso, inclui entre as atribuições do DNIT: implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias; propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a sua destinação; e projetar, acompanhar, e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura.

Determina, ainda, que o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) componha a estrutura organizacional do DNIT.

Em relação à Lei dos Portos, as alterações servem para deixar claro que a administração portuária detém competência para fiscalizar ou executar as obras de infraestrutura de proteção e acesso ao porto.



Por fim, as alterações mais substanciais da Medida Provisória dizem respeito à Lei do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), que passamos a relatar.

No art. 1º daquela Lei, ficam incluídas “as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico” entre aquelas que podem integrar a carteira do PPI e que serão regulamentadas por decreto (devido à inclusão de um inciso IV ao *caput* do art. 4º da mesma Lei)

As mudanças do art. 2º promovem pequenos ajustes redacionais e incluem entre os objetivos do PPI “fortalecer políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo”.

No art. 7º, o texto original da Lei apenas previa que o Conselho da PPI (CPPI) iria exercer as atribuições então sob responsabilidade do extinto Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit). Na nova redação dada pela MP, estão descritas em maiores detalhes quais são essas atribuições. Além disso, o mesmo artigo determina que o Ministro-Chefe da Secretaria de Governo presidirá o CPPI, e o Secretário-Executivo do PPI será também Secretário-Executivo do CPPI, participando das reuniões, mas sem direito a voto. A MPV inclui entre os participantes do CPPI o Ministro do Desenvolvimento Regional. Finalmente, dispõe que, caso o Presidente da República participe da reunião do CPPI, ele a presidirá.

Um novo artigo 7º-A cria a possibilidade de que o Ministro-Chefe da Secretaria de Governo, em conjunto com o Ministro setorial da matéria em questão,



possa deliberar *ad referendum* do CPPI, devendo essa decisão ser submetida ao conjunto do Conselho na primeira reunião que vier a ocorrer.

Nos artigos 8º e 8º-A constam a finalidade e as competências da Secretaria Especial do PPI. Tais competências consistem nas mesmas dispostas no Anexo do Decreto nº 9.669, de 2 de janeiro de 2019, que aprovou a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança da Secretaria de Governo da Presidência da República, entre as quais destacamos, como novidades, o apoio ao licenciamento ambiental e a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua com outros entes da federação.

O art. 8º-B reúne as competências do Secretário Especial do PPI, que antes constavam do art. 8º, feitas as adaptações decorrentes da subordinação do PPI à Secretaria de Governo.

O art. 12 foi alterado para excluir a vedação ao ressarcimento de sugestões de projetos recebidas pelos órgãos ou entidades da administração pública. Também foi revogado o inciso VI desse dispositivo, que permitia a contratação direta do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (FAEP) para estruturação de projetos integrantes do PPI.

Foi incluído o art. 13-A para estabelecer que os projetos integrantes da carteira do PPI sejam submetidos a consulta ou a audiência pública antes de serem licitados.

O Capítulo V, que antes tratava apenas do FAEP, passou a ser mais abrangente. Além de tratar da constituição do Fundo, de sua natureza privada, e de alterar sua duração, que passou a ser indeterminada, também abriu a possibilidade de



contratação direta do BNDES pelos órgãos e entidades da administração pública. Tal contratação direta destina-se à prestação de serviços técnicos especializados com vistas à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização, mediante ressarcimento do BNDES, permitida sua remuneração mediante o pagamento de parcela fixa, parcela variável vinculada ao êxito da licitação, ou a combinação de ambas.

Merece destaque, neste Capítulo V, o artigo 16, onde consta detalhamento de novo instrumento para contratação de consultores pelo Banco, ora denominado *colação*, inspirado em procedimento adotado pelo Banco Mundial. Nos termos indicados na MPV, o BNDES fica autorizado a contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas, ou entidades de elevada especialização, selecionados de acordo com critérios de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica.

Em linhas gerais, as características desse novo instrumento, cujos procedimentos operacionais estarão dispostos em regulamento, são as seguintes:

- a) consulta a pelo menos três profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica que atendam a requisitos de habilitação preestabelecidos;
- b) processo dinâmico que permite a realização de fases sucessivas, mediante inclusão ou exclusão de consultados, revisão do conteúdo da proposta e negociação direta com os proponentes;
- c) possibilidade de acréscimos de escopo, metodologias e outras alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, sendo-lhes permitida a revisão das propostas originais e estabelecido prazo para a apresentação de propostas finais;
- d) adoção, como critério de julgamento, de outros quesitos que não apenas o custo do serviço, mas também avaliação da capacidade técnica dos contratados;
- e) definição dos critérios técnicos para definição da proposta



vencedora feita durante o processo, no momento da divulgação do prazo para apresentação das propostas finais que serão submetidas a julgamento; e f) comunicação do início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União e disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

Por fim, a MPV retira a vinculação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) à Secretaria do PPI.

Na Exposição de Motivos (EM) encaminhada, o Governo defende a necessidade de aplicação da irrecusabilidade dos pedidos de cessão de servidor demandados pela Presidência da República aos servidores de outros órgãos lotados no Ministério da Infraestrutura (Minfra) pelo fato de que esses, originalmente, haviam sido requisitados justamente pela Presidência da República (PR), para atuar nas extintas Secretaria de Aviação Civil (SAC-PR) e Secretaria de Portos (SEP-PR). Assim, tal medida tem por objetivo evitar transtornos aos quadros do Minfra, ocasionados pela eventual necessidade de retorno aos órgãos de origem dos servidores requisitados, bem como evitar prejuízos ocasionados pela perda de gratificações, progressões funcionais e promoções nas carreiras.

Quanto à alteração na composição do Contran, que passa a ser formado por ministros e por servidores de alto escalão ou de alta patente, o Governo a justifica pela necessidade de que sejam elevadas as discussões da regulamentação de trânsito a um nível estratégico. Acrescenta que existem demandas relacionadas à formação do condutor, ao emplacamento de veículos e ao relacionamento com a indústria automotiva, com instituições bancárias, com departamentos estaduais de trânsito, com municípios e com os demais órgãos da administração pública federal que requerem “um olhar estratégico da alta gestão”.



No que tange à transferência das competências relacionadas com a execução de obras portuárias da extinta SEP-PR para o DNIT, sua importância decorre da necessidade de desonerar o Minfra de atribuições de natureza operacional para que mantenha o foco em sua atuação na formulação de políticas de transporte.

A adequação das competências da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos é defendida como medida urgente para a retomada do crescimento e para a geração de mais empregos que requerem ser dada prioridade à busca de solução para os problemas e para os desafios existentes nos atuais contratos de parceria e nas obras públicas de interesse estratégico nacional.

Finalmente, justifica que “o processo de colação foi criado com o objetivo de desenvolver alternativas para atender as necessidades públicas e [que] inaugura na legislação pátria um instrumento moderno e eficiente de seleção de estruturadoras de projetos”.

Brasília, 8 de maio de 2019.

Liliane Galvão Colares
Consultora Legislativa

Túlio Augusto Castelo Branco Leal
Consultora Legislativa