

PMI 001 / 2017

DER – DF

CADERNO JURÍDICO

PMI 001 / 2017

Herman Barbosa
ADVOGADOS

 **BF**CAPITAL 



 **fiscal** TECH
TECNOLOGIA E COMPETÊNCIA PARA UM MUNDO MELHOR

Outubro 2018

Revisão 02

SUMÁRIO

1	Preâmbulo	2
2	Introdução	3
3	Parceria Público-Privada <i>versus</i> Concessão Comum	4
4	Modelagem Jurídica - Concessão Comum	7
5	Necessidade de Lei Autorizativa	12
6	Necessidade de Alteração da Lei Orgânica do Distrito Federal	13
7	Natureza Jurídica das despesas com remoção e guarda dos veículos apreendidos	14
8	Objeto da Concessão	19
9	Leilão - Hasta Pública	24
10	Receitas da Concessão	26
11	das receitas acessórias	28
12	Prazo de Vigência	29
13	Licitação: forma, modalidade e tipo	29
14	Garantias	30
15	Da Reversão dos Bens	32
16	Matriz de Riscos	32
17	Licença Ambiental	33
18	Conclusão	39

1 PREÂMBULO

Em 11 de setembro de 2017, o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF fez publicar no Diário Oficial do Distrito Federal o Edital de Chamamento Público 001/2017, que visou tornar público o Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI/001/2017, destinado a viabilizar a obtenção de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica para desenvolvimento, implantação, gestão e apoio operacional dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão, serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal, e implantação de sistema fotovoltaico de geração de energia elétrica.

Após a manifestação das empresas interessadas, em conformidade com o item 6.7 do Edital, o Diretor-Presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal autorizou as empresas **FISCAL TECNOLOGIA E AUTOMAÇÃO LTDA** e **VIP - GESTÃO E LOGÍSTICA LTDA** a efetuarem, conjuntamente, os estudos de modelagem para a estruturação do projeto em voga, concedendo-lhes o prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação do termo de autorização no DODF, que se deu em 13 de novembro de 2017.

Nesse sentido, com a finalidade de atender ao Termo de Autorização, apresenta-se o Caderno 3 - Modelo Jurídico, que se encontra em perfeita aderência com o item 4.4 do Termo de Referência - Anexo IV do Edital de Procedimento de Manifestação de Interesse nº 001/2017-DER/DF, no que for aplicável ao modelo apresentado.

2 INTRODUÇÃO

Em todo o mundo, os recursos públicos disponíveis para aplicação em obras e serviços públicos não conseguem acompanhar o aumento das demandas, com isso, o déficit em infraestrutura e na prestação de serviços públicos adequados é nítido, mormente no Brasil.

O resultado desse déficit são estradas congestionadas, pontes e rodovias em péssimo estado de conservação, sistemas de trânsito esgotados, pátios de apreensão de veículos lotados, hospitais, escolas e sistemas de tratamento de lixo necessitando urgentemente de reparos, atualização e expansão, etc.

Todos esses problemas estruturais e funcionais impõem alto custo à sociedade que fica sujeita à prestação de serviços de má-qualidade, baixa produtividade, comprometimento de recursos públicos sem a eficiência esperada, além do aumento do número de acidentes e riscos impostos à população.

Nesse sentido, as parcerias firmadas entre o Poder Público e a iniciativa privada, tais como as Parcerias Público-Privadas e as Concessões, surgiram como um importante mecanismo para viabilizar projetos e investimentos, que o Estado sozinho não seria capaz de viabilizar em curto espaço de tempo e com a *expertise* necessária.

Diante das limitações orçamentárias e da constatação de que certas atividades são desempenhadas com mais eficiência pelo setor privado, as PPPs e as Concessões abrem para o setor público a possibilidade de concretizar projetos de grande impacto social com menor comprometimento de seu orçamento.

Com essas parcerias, o setor privado assume um papel maior em atividades de planejamento do negócio, financiamento, projeto, construção, operação e manutenção desses bens públicos e os riscos associados ao projeto são transferidos para a parte em melhor posição para gerenciá-los.

Inúmeras vantagens podem ser elencadas nesse tipo de parceria, a começar pelo fato de que os custos do investimento podem ser diluídos durante a vida útil do ativo. Com isso, os projetos podem ser concluídos em prazo menor do que se dependessem apenas do fluxo normal de recursos públicos.

Outra vantagem é que por meio das parcerias é possível transferir certos riscos para o setor privado. Assim, conseqüentemente, há evidente redução dos custos tanto de construção quanto de manutenção do ativo durante seu ciclo de vida. Isso porque, os riscos decorrentes de manutenção e correções decorrentes de má-qualidade das obras ou serviços são atribuídos ao parceiro privado. Nesse sentido, há um incentivo para que a construção seja realizada de forma a otimizar tanto seu custo inicial quanto os custos de manutenção, empregando assim a maior eficiência e qualidade possível.

Com as parcerias, ainda é possível que o parceiro público invista em novas infraestruturas, uma vez que o parceiro privado irá financiar, com recursos próprios, adicionalmente aos recursos de terceiros (na forma de dívida), a maioria do investimento, o que permite que o governo não sobrecarregue seu orçamento, liberando margem à novos investimentos.

Por fim, as Parcerias Público-Privadas e as Concessões de Serviços Públicos permitem que o setor público concentre seu foco apenas na fiscalização e na busca do benefício e da qualidade que se espera da obra ou o serviço, entregando ao parceiro privado as árduas tarefas de gerenciamento das obras e serviços.

3 PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA *VERSUS* CONCESSÃO COMUM

No Brasil, o conceito dado pela lei às Parcerias Público-Privadas é mais restrito do que o conceito utilizado internacionalmente.

Em 30 de dezembro de 2004, foi sancionada a Lei nº 11.079, que institui normas gerais para a licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito da administração pública.

Nos contratos de PPPs regulados pela Lei nº 11.079/2004, o particular assume o compromisso de viabilizar recursos na criação e desenvolvimento de um projeto de interesse público e receber a devida contraprestação do Estado por prazo determinado.

Entre as estipulações legais específicas aplicáveis às PPPs destacam-se:

1. valor mínimo do contrato de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);
2. prazo de vigência não inferior a 5 (cinco) nem superior a 35 (trinta e cinco) anos;
3. não podem ter como único objeto o fornecimento de mão de obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública;
4. os riscos do projeto devem ser partilhados entre o parceiro público e o parceiro privado, na medida da capacidade de cada um de assumi-los;
5. o pagamento da contraprestação pública ao parceiro privado somente pode ser efetuado após a disponibilização, ainda que parcial, de serviço;
6. as contraprestações públicas podem ser efetuadas por ordem bancária, cessão de créditos não tributários, outorga de direitos em face da Administração Pública, outorga de direitos sobre bens públicos dominicais e outros meios admitidos em lei; e
7. as contraprestações públicas devem receber garantias do Poder Concedente.

A partir dos elementos acima, define-se a modalidade de PPP, optando-se entre concessão administrativa ou concessão patrocinada.

De acordo com o parágrafo primeiro do art. 2º, “*concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987/1995 quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado*”. Ou seja, é aquela em que o parceiro privado obtém sua remuneração mediante cobrança de tarifas pagas pelos usuários somadas ao recebimento da contraprestação pública. Exemplos: contratos para construção e operação de uma linha de metrô, de uma rodovia, de estacionamento subterrâneo, dentre outros.

Já a concessão administrativa, prevista no parágrafo segundo do mesmo artigo, é conceituada como “*o contrato de prestação de serviços em que a Administração Pública é a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra e*

fornecimento ou instalação de bens”, desde que seu objetivo compreenda outros serviços, isto é, não se limite ao fornecimento de mão de obra de bens e instalação de equipamentos ou execução de obras públicas. Nessas Concessões Administrativas, a remuneração do parceiro privado é paga integralmente pelo governo, já que a Administração Pública é a usuária direto ou indireto do serviço. A título de exemplo, podemos citar a construção de um centro administrativo, de presídios e hospitais públicos.

Nesses termos, são consideradas Parcerias Público-Privadas somente projetos que requerem algum tipo de complementação governamental na forma de contraprestações públicas.

Isso porque as PPPs foram instituídas com a finalidade de viabilizar aqueles serviços e/ou obras públicas cuja exploração pelo contratado através de cobrança de tarifas de seus usuários não fossem suficientes para remunerá-lo; quando a prestação dos serviços não envolvesse a contraprestação por seus usuários ou, ainda, quando a exploração do empreendimento não fosse suficiente, por si, para pagar o investidor privado.

Nesses casos, faz-se necessária a contrapartida do parceiro público ao parceiro privado, fato esse que distingue substancialmente da modalidade proposta, qual seja, a Concessão Comum.

Nota-se que a Lei nº 11.079/2004 aduz expressamente que não se caracterizam Parcerias Público-Privadas aqueles contratos que não envolvem contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado, *verbis*:

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

(...)

§ 3º **Não constitui parceria público-privada a concessão comum**, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, **quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado**.

A Lei é clara ao dispor que, não se constitui parceria público-privada o contrato que não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

Já os projetos envolvendo a prestação de serviços públicos, precedidos ou não da execução de obras, que sejam financeiramente viáveis, são considerados Concessões Comuns, reguladas pelas Leis Federais 8.987 e 9.074, ambas de 1995.

No caso da construção e manutenção de uma rodovia, por exemplo, pode-se admitir um contrato de Concessão Patrocinada ou um Contrato de Concessão Comum. Caso os estudos indiquem que a receita a ser obtida com o recebimento de determinado valor pelo pedágio será suficiente para cobrir os investimentos e remunerar o parceiro privado, o contrato será de Concessão Comum. No entanto, se o projeto para a rodovia exigir complementação de uma parcela do valor do pedágio por parte do poder público, será uma PPP patrocinada, ou seja, a empresa privada arrecada o valor do pedágio e recebe mais um complemento dessa tarifa por parte do Estado.

Nesses termos, o que distingue substancialmente as PPPs e as Concessões Comuns é que, enquanto nas concessões comuns, regidas pela Lei 8.987/1995, a contraprestação é obtida pelo concessionário exclusivamente junto aos usuários do serviço, nas PPPs cabe ao parceiro público parcial ou integralmente remunerar o particular contratado.

Com isso, considerando que os estudos econômicos demonstram que o projeto objeto dos presentes estudos se viabiliza financeiramente, não cabendo à Administração Pública arcar com qualquer tipo de contraprestação ao parceiro privado, temos que o modelo de contratação por meio de uma Parceria Público-Privada, regida pela Lei Federal nº 11.079/2004, não se mostra adequado ao projeto ora sob estudo.

4 MODELAGEM JURÍDICA - CONCESSÃO COMUM

Não obstante o Estudo Preliminar tenha indicado que, a priori, seria desenvolvido um estudo de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica para desenvolvimento, implantação, gestão e apoio operacional dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão, serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal, e implantação de sistema fotovoltaico de geração de energia elétrica, mediante outorga de *Parceria Público-Privada*, com o desenvolvimento dos estudos, concluiu-se que a melhor solução jurídica encontrada para a referida exploração é a *Concessão de*

serviços público precedida da execução de obra pública, conforme permissivo legal contido no art. 2º, inciso III, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Primeiramente, devemos destacar que os serviços que integram o escopo ora estudado, quais sejam, implantação, gestão e apoio operacional dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão, serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal, constituem como serviços públicos.

Isso porque, a Constituição Federal¹ assegura ao cidadão o direito à segurança pública, onde está compreendida a segurança viária, exercida, dentre outros, para a preservação do patrimônio nas vias públicas, garantindo ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

A fim de garantir a segurança viária, o Código de Transito Brasileiro (CTB) estabeleceu, como competência dos Municípios, os seguintes serviços públicos:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, **os dispositivos e os equipamentos de controle viário**;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - **executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres**, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, **autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades** de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

¹ Art.140. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: (...)

§ 10 A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - **fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar**;

IX - **fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95**, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar **valores provenientes de estada e remoção de veículos** e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

Veja que o CTB confere aos órgãos e entidades executivas de trânsito a responsabilidade sobre a fiscalização, autuação e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis por infrações que estejam previstas no referido Código².

² Art. 24, inciso VI, da Lei nº 9.503/1997

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece, ainda, dentre outros, os serviços de remoção e guarda de veículos, a fiscalização relativa a excesso de peso dos veículos.

Assim, cabe ao Distrito Federal, por meio de seus órgãos competentes, a responsabilidade pela execução de atividades voltadas à fiscalização, segurança, fluidez e eficiência do trânsito, proporcionando a segurança viária adequada.

Vale salientar que, conforme ensinamento do Professor Floriano de Azevedo Marques Neto³, “*não é requisito essencial para que uma atividade receba o tratamento de serviço público que ela esteja prevista, enquanto tal, na Constituição*”.

A relevância de determinada atividade para a coletividade, num dado momento histórico, pode levar o legislador a reservar-lhe o regime de serviço público, quanto mais quando não predisser que sua prestação se dê em regime de privilégio ou exclusividade.

Ao aduzir sobre serviços públicos, Marçal Justen Filho⁴ afirma que “*abandonou-se a concepção global e ampla do serviço público para refugiar-se em um conceito mais restrito, ainda que de maior precisão jurídica. Trata-se de limitar serviço público às atividades que satisfazem necessidades primordiais ou essenciais dos habitantes por meio de prestações de natureza econômica, antecedida de declaração legislativa*”.

Assim, se cabe ao ordenamento definir quais são os serviços a serem prestados pelo Estado em regime de Direito Público com o objetivo de atender a necessidades materiais fruíveis pela população, deve, também, a norma estabelecer de que forma e **em que circunstâncias tais serviços devem ser prestados.**

Nesse contexto, a Constituição Federal prescreve que:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, **na forma da lei**, diretamente ou **sob regime de concessão** ou permissão, sempre através de licitação, **a prestação de serviços públicos**.

³ NETO, Floriano de Azevedo Marques. As Parcerias Público-Privadas no Saneamento Ambiental. **Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico**, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, no. 2, maio-jun-jul, 2005. Disponível na Internet: <<http://www.direitodoestado.com.br>>.

⁴ Justen Filho, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. Dialética, São Paulo, 2003, p.49.

Veja que a Constituição Federal prescreve que cabe ao poder público, a prestação dos serviços públicos, diretamente, ou sob regime de concessão, delegando à legislação infraconstitucional a sua regulação.

Permite, portanto, que o legislador infraconstitucional regulamente as concessões de serviço público e transfere ao gestor político a decisão sobre qual a melhor forma de prestar os serviços respectivos, se diretamente ou se via terceiros, pela concessão de serviços públicos. Hipótese em que serão formalizados os respectivos contratos, sempre precedidos de licitação.

Assim, coube à Lei nº 8.987/1995 e à Lei nº 9.074/1995 regularem as concessões dos serviços públicos, conforme previsto no art. 175 da Constituição Federal.

A Lei nº 8.987/1995 aduz que a delegação de serviços públicos via Concessão Comum pode ser precedida ou não da execução de uma obra pública, trazendo a seguinte conceituação:

Art. 2º (...)

II - **concessão de serviço público**: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - **concessão de serviço público precedida da execução de obra pública**: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

Com isso, considerando que a modelagem proposta prevê a necessidade de (i) implantação de 11 (onze) equipamentos de pesagem dinâmica nas diversas rodovias do Distrito Federal com vistas a possibilitar a fiscalização, autuação e aplicação das penalidades pelo Poder Público e execução das medidas administrativas cabíveis (remoção, depósito e guarda) determinadas pelo órgão de trânsito, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos por parte do Poder Público, fornecendo todo apoio logístico e operacional para o exercício dessa fiscalização, tais

como a disponibilização de dados sobre a pesagem dinâmica, a disponibilização de caminhões reboque etc; (ii) a implantação de até 2 (dois) pátios públicos - de forma faseada - nos imóveis indicados no Termo de Referência - PMI 001/2017-DER/DF, necessários para depósito e guarda de veículos apreendidos; (iii) a construção de área necessária à realização dos leilões públicos e toda área administrativa para o atendimento dos proprietários dos veículos removidos aos pátios do DER/DF; (iv) a implantação de toda a infraestrutura para a geração de energia fotovoltaica, que ao final serão revertidos ao Poder Concedente, temos que para o presente projeto a modalidade mais adequada de contratação será a concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, nos termos do artigo 2º, inciso II da Lei nº 8.987/1995.

5 NECESSIDADE DE LEI AUTORIZATIVA

A Lei nº 9.074/1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências, aduz que:

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, **sem lei que lhes autorize e fixe os termos**, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

Do mesmo modo, dispõe a Lei Orgânica do Distrito Federal, dispõe que:

Art. 186. Cabe ao Poder Público do Distrito Federal, na forma da lei, a prestação dos serviços públicos, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, e sempre por meio de licitação, observado o seguinte:

I - a delegação de prestação de serviços a pessoa física ou jurídica de direito privado far-se-á mediante comprovação técnica e econômica de sua necessidade, **e de lei autorizativa**;

Nesses termos, para a concessão ora objeto de estudo, faz-se necessária a edição de lei autorizativa para a concessão dos serviços ora objeto de estudo.

Com isso, o presente estudo apresenta em seu ANEXO I a minuta de lei autorizativa para a presente concessão.

6 NECESSIDADE DE ALTERAÇÃO DA LEI ORGÂNICA DO DISTRITO FEDERAL

A Lei Orgânica do Distrito Federal prescreve que caberá ao DETRAN-DF a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários, *verbis*:

Art. 124-A. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal – Detran/DF, entidade autárquica integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, financeira e técnica, é o órgão executivo de trânsito, vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal.

Parágrafo único. **Compete ao Detran/DF**, além das atribuições fixadas na legislação federal, o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a **fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários**.

Data venia, a redação desse dispositivo eleva a *status* constitucional uma mera competência administrativa que poderia ser fixada por lei ordinária.

Outrossim, a Lei Orgânica é absolutamente omissa quanto às competências do Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal, que de igual forma é órgão de trânsito do Distrito Federal, mas cujas competências para o exercício do poder de polícia, lhe foram extraídas e para o seu exercício depende instrumentos administrativo, tais como convênio.

Nesses termos, o que se propõe é que a Lei Orgânica do Distrito Federal seja emendada, de forma a se atribuir à Lei Ordinária a fixação da competência dos órgãos de trânsito do Distrito Federal para o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a competência para a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos cobrados dos usuários pelos órgãos de trânsito e as tarifas máximas dos serviços objeto de concessão, possibilitando assim que eventual competência quanto ao exercício do poder de polícia ou fixação de preços públicos pelo Departamento de Estradas de Rodagem não incorra em violação à LODF.

7 NATUREZA JURÍDICA DAS DESPESAS COM REMOÇÃO E GUARDA DOS VEÍCULOS APREENDIDOS

O Poder Concedente, ao exercer o seu poder de polícia com a apreensão dos veículos tem necessidade de remover os veículos que apreende e guardá-los com segurança, pois são bens particulares sob custódia. É justamente esse um dos objetos da concessão ora estudada, a remoção e guarda dos veículos apreendidos.

Conforme se depreende do CTB, a remoção não se trata de uma penalidade, mas uma medida administrativa aplicável a situações em que a infração impõe a retirada do veículo de circulação, para que haja o saneamento de irregularidades sem obstrução da via. Também é aplicada como providência preparatória à penalidade de apreensão.

Em decorrência, os veículos removidos são levados a depósito (pátios), onde há o dever de depósito e guarda desses veículos.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, os serviços de remoção, depósito e guarda de veículos apreendidos poderão ser realizados por particular contratado por meio de licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços diretamente ao contratado, *verbis*:

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

(...)

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)

(...)

§ 11. **Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado.** (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei.

Note-se que, nos termos da legislação federal, os serviços de remoção, depósito e guarda de veículos podem ser prestados diretamente pela Administração Pública ou

por empresa contratada por meio de licitação pública e, nesse caso, caberá ao proprietário do veículo apreendido o pagamento dos custos dos serviços diretamente ao particular contratado pela prestação dos serviços.

Não obstante, o legislador não afasta a possibilidade de cobrança de taxa que deverá ser instituída mediante lei, e paga ao Poder Público.

Como já dito acima, muitas vezes o Estado não dispõe de conhecimento necessário, recursos materiais ou de pessoal especializado disponível para a execução de determinados serviços, com isso, o Estado recorre à contratação de terceiros para, assim, dedicar-se às atividades essenciais de sua competência.

Nesse contexto, o Código de Trânsito Brasileiro admite a contratação de particulares para a prestação dos serviços de remoção, depósito e guarda de veículos apreendidos pelo estado no exercício de seu poder de polícia. Com isso, os particulares contratados exercerão as atividades acessórias, relacionadas à operação e funcionamento dos pátios, mantendo no poder estatal as atividades que lhe são exclusivas, decorrentes do seu poder de polícia.

Nesse caso, temos que o pagamento por serviços de remoção, depósito e guarda de veículos diretamente a particulares contratados pelo Poder Público, nos moldes prescritos no art. 271, § 11 do CTB, configura a hipótese de tarifa, e não taxa. Vejamos.

A Constituição Federal aduz que:

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

I - impostos;

II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

(...)

§ 2º As taxas não poderão ter base de cálculo própria de impostos.

Já o Código Tributário Nacional prescreve o seguinte:

Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

Parágrafo único. A taxa não pode ter base de cálculo ou fato gerador idênticos aos que correspondam a imposto nem ser calculada em função do capital das empresas.

Veja que as taxas só poderão ser cobradas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Diferentemente, o preço público ou tarifa poderá ser cobrado por pessoas jurídicas de direito privado, inclusive as não integrantes da Administração pública, como as concessionárias de serviços públicos, e por pessoas jurídicas de direito público, nos moldes prescritos no art. 271, § 11 do CTB.

As taxas podem ser cobradas pela utilização efetiva ou potencial do serviço. Já as tarifas somente podem ser cobradas pela efetiva utilização do serviço.

As taxas são receitas originárias, que são obtidas pelo Estado sem uso de poder de império, de supremacia. Em geral são obtidas em decorrência da exploração do próprio patrimônio do Estado, como ocorre na remuneração pelo uso de bens públicos.

Já as tarifas são receitas derivadas, ou seja, quando o Estado a obtém em razão de seu poder de império, de sua supremacia perante os particulares. O nome “*derivada*” indica que a receita provém (deriva) do patrimônio de outrem, em geral dos particulares, não do próprio Estado.

As taxas estão sujeitas aos princípios de Direito Tributário, como anterioridade, legalidade estrita para instituição, majoração etc. Os preços públicos não estão sujeitos a princípios específicos de Direito Tributário, mas sim aos princípios de Direito Administrativo.

A principal consequência é que os preços são previstos em contratos administrativos, não em leis, os aumentos e reajustes decorrem do contrato, não de lei, e o aumento pode ser cobrado imediatamente, sem que se fale em anterioridade, ou qualquer outro prazo relacionado ao princípio tributário da não-surpresa.

A cobrança dos preços públicos é proporcional ao uso, e a das taxas não.

Portanto, Taxa e Preço Público (ou tarifa) não se confundem, pois somente a primeira é espécie tributária constitucionalmente definida, que se submete às regras do Direito Público, enquanto a segunda é fruto de regime contratual, passível de flexibilização e de pagamento facultativo, não se sujeitando às regras e princípios do direito tributário.

Nesse sentido, para o exercício dos serviços objeto de concessão, relativos à remoção, depósito e guarda de veículos, o concessionário deverá implementar os pátios públicos e mantê-lo durante todo o período da concessão, disponibilizar áreas para estacionamento e depósitos, ter funcionários qualificados, vigias e cuidadores dos veículos, sistemas de segurança e instrumentos (veículos aparelhados) capazes de remover os veículos apreendidos até os pátios de custódia, que ficam à disposição do Poder Concedente, até o momento em que são liberados, após regularização e pagamento dos impostos, taxas e custos estatais ou até a época em que são levados a leilões, limitado ao período de 6 (seis) meses.

Para tanto, pelos serviços de remoção, depósito e guarda, a concessionária deverá ser remunerada pela TARIFA por ela apresentada em sua proposta econômico-financeira em sede de licitação.

Corroborando a natureza jurídica de preço público, e não de taxa, a cobrança que será devida à Concessionária pelos serviços de remoção e guarda dos veículos apreendidos, o art. 271, § 11 do CTB, acima já transcrito, e o art. 124-A da Lei Orgânica do Distrito Federal, que aduz expressamente, *verbis*:

Art. 124-A. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal - Detran/DF, entidade autárquica integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, financeira e técnica, é o órgão executivo de trânsito, vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal. (Artigo com a redação da Emenda à Lei Orgânica nº 64, de 2013.)

Parágrafo único. Compete ao Detran/DF, além das atribuições fixadas na legislação federal, o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem **como a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários.**

Em relação à controvérsia sobre a natureza do valor pago pelo cidadão, Sacha Calmon Navarro Coêlho entende que a questão se resolve por opção do legislador, que

pode optar pelo regime tributário da taxa, ou pelo regime contratual da tarifa. Em ambos os casos haverá ganhos e perdas. Se de um lado a taxa permite a compulsoriedade do tributo, inclusive pela mera disponibilidade, de outro lado fixação e aumento da tarifa não encontram a mesma resistência que o regime tributário (as taxas prescindem de alteração legislativa e observam o princípio da anualidade, que afirma a alteração da taxa somente após o ano em que foi majorada).⁵

Tal afirmação ganha relevo quando se recorda a disposição contida no § 12º do art. 271 do CTB: “*O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei*”. Assim, não tendo sido instituída, mediante lei, a taxa de serviços de remoção e guarda, mas, por outro lado, sendo concedido o serviço aos particulares, é possível inferir que a Administração opta pela remuneração mediante regime tarifário.

A base jurídica das tarifas encontra-se também na Constituição Federal, em seu artigo 175:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

(...)

III - política tarifária;

Observe que o Estado pode prestar serviços diretamente ou delegar essa prestação aos particulares. Quando ocorre a delegação, através de concessão ou permissão de serviços públicos, as empresas contratadas exploram economicamente os referidos serviços cobrando as tarifas dos usuários.

As tarifas foram regulamentadas na Lei nº 8.987/1995, que estabelece a modicidade tarifária:

Art. 6º (...)

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

⁵ COÊLHO, Sacha Calmon Navarro. **Curso de direito tributário brasileiro**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999. p. 414-415.

Esta modicidade diz respeito à acessibilidade dos usuários aos serviços públicos, sendo vedada cobrança de valores pecuniários tão altos ao ponto que o cidadão não possa pagá-los.

Nesses termos, considerando as recentes alterações legislativas no Código de Trânsito Brasileiro que estabeleceram expressa permissão dos serviços de remoção, depósito e guarda de veículo ser realizados por particular contratado mediante licitação pública, e ainda a possibilidade desse contratado receber diretamente do proprietário do veículo as despesas decorrentes desses serviços, temos que a natureza jurídica que melhor se amolda à espécie são das tarifas ou preços públicos.

Vale lembrar que atualmente o DETRAN-DF fixa esses preços públicos, de remoção e guarda, por meio de Instrução, o que, mais uma vez, corrobora a natureza jurídica de tarifa, da cobrança das despesas com os serviços de remoção, depósito e guarda de veículos.

8 OBJETO DA CONCESSÃO

O presente estudo temo como objeto a concessão de serviços públicos para implantação, operação, manutenção e gestão dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão e serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal, com a implantação de pátios e sistema fotovoltaico de geração de energia elétrica, com pagamento de outorga ao poder concedente, compreendendo:

- a) A prestação dos serviços de remoção, guarda, depósito, vistoria, liberação e leilão dos veículos automotores recolhidos, nos termos da legislação vigente.
- b) A prestação dos serviços de fiscalização e pesagem nas rodovias do Distrito Federal, nos termos da legislação vigente.
- c) O desenvolvimento, a operação e a manutenção de um sistema integrado de gestão de informações necessárias a dar suporte à prestação dos serviços com interface voltada para os proprietários dos veículos e integrada ao sítio eletrônico do DER/DF e dos demais órgãos de trânsito

do Distrito Federal, conforme disposto nas indicações técnicas, constante do edital. (ANEXO II)

- d) A elaboração dos projetos necessários à implantação dos pátios e da central de operações de pátios, dos sistemas de fiscalização e pesagem, a obtenção e aprovações e das licenças ambientais, assim como a realização das obras e investimentos para a viabilização da exploração da concessão, nos termos estipulados no contrato.
- e) A elaboração dos projetos necessários à implantação da usina fotovoltaica, a obtenção e aprovações e das licenças ambientais, assim como a realização das obras e investimentos para a viabilização da sua exploração, conforme definido em contrato.
- f) A obtenção, aplicação e a gestão de todos os recursos financeiros necessários à execução do contrato.
- g) O fornecimento dos bens necessários à prestação dos serviços, objeto da concessão.

A concessão ora objeto de estudo poderá, ainda, abranger a prestação dos serviços de remoção, guarda, depósito, vistoria, liberação e leilão de veículos apreendidos ou removidos por qualquer órgão público em virtude de convênio ou instrumento congênere celebrado entre esses órgãos e o Poder Concedente durante o prazo de vigência do contrato de concessão, desde que respeitadas as cláusulas econômico-financeiras estipuladas daquele contrato.

A concessionária poderá também explorar fontes de receitas acessórias, desde que a exploração não acarrete prejuízos à prestação adequada dos serviços objeto da concessão, como, por exemplo:

- a) Receitas decorrentes da comercialização de espaços publicitários em mídia, eletrônica ou não, nas instalações sob responsabilidade da Concessionária.
- b) Receitas oriundas da exibição e distribuição de informações em sistemas de áudio e vídeo, celulares, modems, dispositivos de comunicação, totens eletrônicos ou quaisquer outros mecanismos de transmissão ou recepção.
- c) Receitas decorrentes do depósito e guarda de veículos encaminhados aos pátios por terceiros, desde que não prejudique a execução dos serviços de forma adequada como estabelecido em contrato.

- d) Receitas oriundas de parcerias com financeiras, operadoras de crédito, bancos, agentes financeiros, operadoras de telecomunicações e redes de varejo, desde que compatíveis com o objeto da concessão e que não causem qualquer prejuízo a esta.
- e) Serviço de reboque para seguradoras que detêm frota própria.
- f) Aluguel de espaço para oficinas e /ou mecânicos, para pequenos reparos e/ou funilaria.
- g) Aluguel de espaço para lanchonetes e restaurantes.
- h) Aluguel de espaço para locadora de veículos.

A exploração das receitas acessórias deverão ser exploradas em regime de direito privado e mediante autorização do Poder Concedente, que somente poderá indeferi-las caso sua exploração comprometa a prestação adequada dos serviços objeto deste CONTRATO em seus padrões de segurança e qualidade esperados, bem como o pleno atendimento da demanda dos pátios.

Em todos os casos de exploração de receitas acessórias, haverá o compartilhamento do lucro líquido com o Poder Concedente, anualmente, na proporção de 50%

Para a prestação dos serviços de pesagem, serão instalados 11 (onze) equipamentos fixos de pesagem dinâmica, em pontos estratégicos, definidos, em conjunto, pelo Poder Concedente e pela Concessionária, com vistas a possibilitar a fiscalização, autuação, e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificações e arrecadação de multas pelo Poder Concedente.

Cumprir enfatizar que o exercício do Poder de Polícia não é objeto da presente concessão, ficando ele estritamente vinculado a atos e ações dos órgãos de trânsito competentes.

Nesse sentido, cumprirá à concessionária tão somente os serviços de apoio operacional e logístico, bem como o fornecimento de dados obtidos por meio dos equipamentos de fiscalização para subsidiar a ação fiscalizatória e a autuação por parte dos agentes públicos competentes.

Após a fiscalização, autuação, apreensão ou seja, após o efetivo exercício do poder de polícia, subsidiado em dados obtidos por meio dos equipamentos fiscalizatórios instalados pela concessionária, o agente público competente poderá determinar a medida administrativa de remoção do veículo e seu envio ao depósito onde ficará sob custódia da concessionária.

Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículos, que são serviços acessórios ao poder de polícia, serão prestados pela concessionária e remunerados pelos proprietários dos veículos diretamente à concessionária, por meio das tarifas constantes do edital de licitação, após a incidência do fator “k” de desconto proposto pela concessionária, no processo licitatório.

Os veículos removidos aos pátios do DER/DF, objeto da presente concessão, deverão passar por uma vistoria a fim de registrar as condições do veículo, tanto no momento da remoção do veículo aos pátios veiculares quanto de sua liberação, e enquanto não regularizada a situação do veículo, este ficará sob a guarda da concessionária.

Nos termos do § 1º do art. 271 do CTB, a restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. Além disso, a liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento⁶.

Para tanto, a concessionária deverá disponibilizar área de atendimento ao cliente, onde será possível o acesso ao sistema integrado de gestão de informações ao usuário, com a consequente prestação das informações sobre pendências dos veículos, emissão

⁶ Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. (Incluído pela Lei nº 13.160, de 2015)

§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. (Incluído pela Lei nº 13.160, de 2015)

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação.

das guias de pagamentos das multas, taxas e despesas com remoção e estada, bem como o seu pagamento, a fim de prestar um serviço completo aos usuários do serviço.

Durante o período de permanência do veículo no pátio, será devida a tarifa de guarda do veículo, que será cobrada pelo valor da diária multiplicada pelo número de dias que o veículo permanecer no pátio.

No entanto, vale ressaltar que, nos termos do art. 271⁷, § 10 e do art. 328⁸, § 5º, ambos do CTB, somente será permitida a cobrança de, no máximo, 06 (meses) de guarda dos veículos recolhidos aos pátios.

Cumprido ressaltar que, nos termos da atual legislação vigente, o veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de 60 (sessenta dias), contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.

Com isso, temos que todos os veículos que eventualmente apresentarem restrições, e que devam passar por processo de regularização e liberação, serão conduzidos aos novos pátios do DER/DF para providências, permanecendo lá retidos até que o processo seja concluído.

A gestão de veículos apreendidos envolve uma cadeia complexa de procedimentos em torno da infraestrutura tecnológica, operacional e humana necessária para o cumprimento da operação como um todo. A ação abrange serviços de recolhimento e transporte ao depósito por meio de veículos-reboque; atividades de armazenamento, guarda, vistoria, segurança, preservação e organização de leilões dos veículos apreendidos, envolvendo uma equipe operacional que utiliza equipamentos e sistema informatizado, como empilhadeiras e sistema de banco de dados; manutenção dos equipamentos utilizados, englobando, por exemplo, o pagamento dos valores de combustível das empilhadeiras e dos reboques; bem como atividades voltadas para o gerenciamento e manutenção da estrutura dos depósitos.

⁷ Art. 271.(...) § 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses.

⁸ Art. 328. (...) § 5º A cobrança das despesas com estada no depósito será limitada ao prazo de seis meses.

A implantação de todo o fluxo desde a remoção até a entrega do veículo acarretará em uma melhoria efetiva na prestação dos serviços aos usuários, que poderão localizar e retirar seus veículos com maior rapidez e segurança, ocasionando a eliminação de diversos custos do estado na prestação de serviços de remoção e guarda dos veículos. Também proporciona ao Estado agilidade no recebimento de taxas, multas, IPVA, dentre outros débitos, visto que o veículo só sairá do pátio após a sua regularização e não havendo a regularização, no prazo legal, a regularização se dará através do resultado financeiro do leilão público, que também ficará a cargo da concessionária.

Os procedimentos preparatórios para o leilão em Hasta Pública, a realização do leilão, a realização da prestação de contas e efetiva entrega do veículo, nos termos regulamentados pela legislação, também serão de responsabilidade da concessionária, conforme a seguir restará detalhado.

Veja que com a implantação de toda a infraestrutura necessária à operação e funcionamento dos novos pátios do DER/DF, a demanda de energia elétrica aumentará significativamente. Desse modo, segundo as diretrizes estabelecidas na PMI 001/2017, a presente concessão contemplou a implantação e operação de usina fotovoltaica, obrigação esta que será executada diretamente pela concessionária ou por subcontratada apresentada na fase licitatória, sob a integral responsabilidade da concessionária, conforme especificações técnicas constantes do Caderno Técnico.

A implantação dessa usina, além de embasada no conceito de sustentabilidade de geração de Energia Elétrica através de fonte alternativa, utilizará os painéis como cobertura para os pátios de veículos apreendidos, otimizando o aproveitamento das áreas disponibilizadas e reduzindo os investimentos em estruturas auxiliares para sustentação dos conjuntos fotovoltaicos.

9 LEILÃO - HASTA PÚBLICA

O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.

Para tanto, deverá ser atendido todo o procedimento prescrito em lei.

Primeiramente, há que se avaliar e classificar o veículo como conservado ou sucata e, depois disso, deverá ser publicado o edital do leilão.

Quando o veículo for a leilão, se não houver oferta igual ou superior ao valor da avaliação, esse veículo não será vendido, mas incluído no leilão seguinte.

No segundo leilão, o veículo poderá ser arrematado pelo maior lance, mesmo que inferior ao valor da avaliação, desde que esse valor não seja inferior a cinquenta por cento do valor avaliado.

Mesmo classificado como conservado, o veículo que for levado a leilão por duas vezes e não for arrematado, será leiloado como sucata, e nessa hipótese, é vedado o retorno do veículo leiloado como sucata à circulação.

Os valores arrecadados em leilão deverão ser utilizados para custeio da realização do leilão, dividindo-se os custos entre os veículos arrematados, proporcionalmente ao valor da arrematação, e destinando-se os valores remanescentes, na seguinte ordem, para:

1. as despesas com remoção e estada;
2. os tributos vinculados ao veículo, na forma do § 10;
3. os credores trabalhistas, tributários e titulares de crédito com garantia real, segundo a ordem de preferência estabelecida no art. 186 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional);
4. as multas devidas ao órgão ou à entidade responsável pelo leilão;
5. as demais multas devidas aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, segundo a ordem cronológica; e
6. os demais créditos, segundo a ordem de preferência legal.

Se o valor arrecadado para quitar os débitos incidentes sobre o veículo por meio do leilão ainda for insuficiente, essa situação será comunicada aos credores.

No entanto, com o leilão, os débitos incidentes sobre o veículo antes da alienação administrativa, mesmo os débitos relativos a tributo cujo fato gerador seja a propriedade, o domínio útil, a posse, a circulação ou o licenciamento, ficam dele automaticamente desvinculados, sem prejuízo da cobrança contra o proprietário anterior.

Se houver a existência de restrição policial ou judicial sobre o prontuário do veículo, a autoridade responsável pela restrição será notificada para a retirada do bem do depósito, mediante a quitação das despesas com remoção e estada, ou para a autorização do leilão nos termos deste artigo.

Caso não haja resposta dessa notificação no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação, fica autorizada a realização do leilão do veículo.

10 RECEITAS DA CONCESSÃO

Primeiramente importante destacar que não haverá qualquer remuneração à concessionária, por parte do Poder Concedente, a qualquer título.

A remuneração da concessionária advirá exclusivamente da cobrança de tarifas, a serem pagas pelos usuários nos termos e condições estabelecidas no contrato.

As tarifas serão subdivididas nas seguintes categorias:

- TARIFA DE REMOÇÃO (única) - será cobrada uma única vez do usuário e compreende os serviços de remoção e vistoria do veículo recolhido aos pátios.
- TARIFA DE GUARDA (diária) - será cobrada pelo valor da diária multiplicada pelo número de dias que o veículo permanecer nos pátios, limitado a 6 (seis) meses, nos termos do artigo 271, § 10 da Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro).
- TARIFAS DE VISTORIA (única) - será cobrada uma única vez e compreende os serviços de vistoria dos veículos a fim de registrar as condições do veículo, tanto no momento da remoção do veículo aos pátios veiculares quando de sua liberação.
- TARIFAS SERVIÇOS DIVERSOS - será cobrada para determinados serviços disponibilizados, tais como serviços de retirada e/ou transbordo de carga em

veículo envolvido em acidente de trânsito; guincho para destombamento ou içamento de veículos; diárias de serviços de armazenamento de carga, etc.

Assim, considerando que as tarifas são a única fonte de remuneração da concessionária, importa destacar que o contrato previu a necessidade mínima de apreensões, com vistas a viabilizar economicamente a prestação de um serviço adequado.

Nesses termos, a viabilidade econômico-financeira do presente projeto está estritamente associada aos poderes fiscalizatórios exercidos com supremacia de poder (poder de polícia) pelos agentes do DER/DF.

Caberá à concessionária a disponibilização de todos os dados necessários para o exercício de uma fiscalização ostensiva, no entanto, caberá ao DER/DF o efetivo exercício dessa fiscalização, sem a qual inviabilizaria economicamente o presente projeto que vai ao encontro do interesse público, visando a melhoria das condições de trânsito, conservação das rodovias, recolhimento de débitos dos veículos, regularização das inadimplências e irregularidades dos veículos que circulam na cidade.

Destaca-se que os locais para fiscalização ostensiva, do tipo *Blitz Móvel*, foram escolhidos a partir de pontos que já são hoje estratégicos, e que possam contar minimamente com alguma infraestrutura para inspeção segura (pistas auxiliares, acostamentos largos, edificações próximas), sem prejuízo de eventuais alterações que se façam necessárias.

Nesses pontos, estimados inicialmente em 11 locais no total, haverá sempre uma estrutura fixa para executar um Controle de Fuga automático, e também infraestrutura que possa acomodar os equipamentos que serão para lá deslocados quando da ocorrência das Operações tipo *Blitz Móvel*. Esses equipamentos serão escolhidos seguindo os critérios utilizados em operações semelhantes no Brasil, de forma a aproveitar o que existe de melhor em soluções já consagradas.

Assim, caberá ao DER/DF o exercício dessa efetiva fiscalização cuja infraestrutura e dados necessários serão disponibilizados por meio da presente concessão.

Cumpra ressaltar que o DER/DF receberá mensalmente uma outorga fixa no percentual estipulado no edital.

11 DAS RECEITAS ACESSÓRIAS

Conforme indicado acima, não haverá qualquer remuneração à concessionária, por parte do Poder Concedente, sendo a concessionária remunerada exclusivamente pela cobrança de tarifas, a serem pagas pelos usuários, a depender da demanda, nos termos e condições estabelecidas no contrato. (ANEXO II)

Nesses termos, valendo-nos da previsão legal contida no artigo 11 da Lei nº 8.987/1995⁹, o contrato prevê expressamente a possibilidade de exploração de atividades alternativas, complementares, acessórias ou projetos associados, com vistas a auferir receitas acessórias, afastando, inclusive, a necessidade de eventual aumento de tarifas em caso de redução da demanda inicialmente prevista, que inviabilizaria o projeto.

Será admitida a exploração de quaisquer atividades ou projetos associados, ainda que não tenham vinculação direta com o objeto da concessão, desde que não comprometam a correta e adequada prestação dos serviços, nem exponham as atividades objeto de concessão a riscos excessivos.

Em qualquer das hipóteses, é dever do parceiro privado resguardar a prestação dos serviços objeto do contrato de concessão, a fim de que não sejam prejudicados pela execução destas atividades acessórias.

Para a execução das atividades, serviços ou contratos acessórios, o contrato prevê a necessidade de prévia autorização do Poder Concedente.

⁹ Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

De outro lado, é interessante para o Poder Concedente que a Concessionária execute tais atividades, pois os ganhos auferidos com estas atividades acessórias deverão ser compartilhados entre as partes.

Na modelagem adotada na presente concessão, eventuais receitas acessórias serão compartilhadas na proporção de 50% do lucro líquido, para cada parte.

Deve-se ressaltar, também, que as receitas acessórias integram a remuneração da concessionária para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Dessa forma, o impacto positivo das receitas acessórias em relação ao contrato de concessão, incentivando-se a boa gestão financeira dos contratos pelo particular.

12 PRAZO DE VIGÊNCIA

O prazo de vigência do contrato de concessão foi definido em 20 (vinte) anos.

O prazo foi definido a partir de indicações objetivas do estudo econômico-financeiro, à luz do critério de sua compatibilidade com os investimentos demandados e a previsão de demanda contida no Caderno Econômico-financeiro.

13 LICITAÇÃO: FORMA, MODALIDADE E TIPO

✓ Forma

A licitação deverá ocorrer em lote único, cujo vencedor será responsável pela prestação dos serviços de forma integrada.

✓ Modalidade

A licitação deve ser na modalidade de concorrência, nos termos do artigo 2º, inciso III, da Lei Federal nº 8.987/1995.

✓ Tipo

A licitação deve ser do tipo menor valor da tarifa dos serviços públicos, nos termos do artigo 15, inciso I, da Lei nº 8.987/1995.

14 GARANTIAS

No âmbito de uma concessão, é possível afirmar que cabe ao parceiro privado arcar com todas as obrigações relacionadas aos investimentos e à prestação dos serviços contratados, seus custos, riscos do negócio e a obtenção de recursos dos usuários dos serviços para viabilizar economicamente o projeto, enquanto ao parceiro público é atribuída apenas a obrigação fiscalizatória e reguladora relacionada ao projeto.

No presente caso, a situação afigura-se mais grave uma vez que a cobrança dos valores tarifários que remuneram a presente concessão dependem estritamente da ação fiscalizatória do Poder Concedente, já que só a ele é atribuído o Poder de Polícia.

Nesse sentido, para que esse tipo de parceria produza resultados positivos, ambas as partes devem se resguardar da incapacidade (ou inadimplência) do seu parceiro, adotando medidas de alocação e compartilhamento de riscos, bem como medidas mitigadoras do impacto do eventual inadimplemento/descumprimento de obrigação de qualquer das partes face as suas respectivas obrigações na parceria.

Assim, para se resguardar da incapacidade da concessionária contratada, a Administração Pública, por exemplo, submete o edital do projeto à concorrência pública, veiculando regras de seleção de uma concessionária que, ao menos em tese, seja capaz técnica e financeiramente de executar o projeto pelo menor custo para os usuários dos serviços. Ao promover uma licitação para selecionar a menor tarifa, a Administração espera mitigar os riscos de descumprimento de suas obrigações pelo parceiro privado, nas fases de implantação e operação do projeto, que é de fundamental importância para a segurança viária.

Todavia, mesmo selecionando bem o parceiro privado, permanece o risco de que ele venha a inadimplir suas obrigações após a efetivação de sua contratação. Para mitigar esse risco, a Administração exige que o Parceiro Privado preste garantias de execução, exigidas no artigo 56 da Lei nº 8.666/93, cuja cobertura deve ser suficiente para resguardar a Administração Pública de eventuais inadimplências ou descumprimentos de cláusulas contratuais que importem em riscos e ônus ao projeto.

A concessionária, por sua vez, para ter interesse no projeto e apresentar proposta na licitação, também precisa estar resguardada no caso do Poder Concedente não cumprir suas obrigações quanto à fiscalização ostensiva, que é justamente o fato gerador da remoção e guarda dos veículos que geram a necessidade quanto ao pagamento das tarifas que remuneram a presente concessão. Para a concessionária, o pior que poderia lhe acontecer no âmbito da presente concessão seria o Poder Concedente deixar de exercer a fiscalização ostensiva e deixar de autuar os infratores das normas de trânsito brasileiras, deixando de aplicar a medida administrativa de remoção, que é o fato ensejador da remuneração da concessionária. Sem a cobrança das tarifas dos usuários da concessionária, em geral, não há como manter os investimentos e a prestação dos serviços objeto da presente concessão.

Caso o Parceiro Público venha a se tornar inadimplente em suas obrigações fiscalizatórias e haja uma redução das apreensões originalmente consideradas na modelagem econômico-financeira do contrato, o contrato de concessão previu algumas soluções servíveis para mitigar o impacto da econômico-financeiro decorrente da demanda, tais como:

- ✓ Revisão do valor das TARIFAS;
- ✓ Redução do valor da OUTORGA;
- ✓ Modificação do percentual de receitas acessórias repassado ao Poder Concedente
- ✓ Dentre outros.

Para o presente projeto, como é cediço, caberá ao parceiro privado a prestação dos serviços públicos para implantação, operação, manutenção e gestão dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão e serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal, com a implantação de pátios e sistema fotovoltaico de geração de energia elétrica, com pagamento de outorga ao poder concedente, a serem executados exclusivamente com recursos privados e remunerados por tarifas cobradas dos usuários dos serviços.

Para a consecução de suas obrigações, será exigido do concessionário a apresentação de garantias de manutenção de proposta e de execução do contrato de concessão.

O artigo 31, § 2º da Lei nº 8.666/93, aduz que a Administração, nas compras para entrega futura e na execução de obras e serviços, poderá estabelecer, no instrumento convocatório da licitação, a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido mínimo, ou ainda as garantias previstas no § 1º do art. 56 da mesma Lei, como dado objetivo de comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes e para efeito de garantia ao adimplemento do contrato a ser ulteriormente celebrado.

Nesses termos, será exigido como garantia de proposta o valor correspondente a 10% (dez por cento) do valor do contrato.

A garantia de execução do contrato será prestada pelo concessionário para o fiel cumprimento da obrigação de prestação dos serviços objeto da concessão, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, contado da data de assinatura do contrato, nos termos do art. 56, § 2º da Lei Federal nº 8.666/93, no valor equivalente a 10% do valor do contrato.

15 DA REVERSÃO DOS BENS

Todos os bens considerados como necessários e vinculados ao adequado cumprimento do objeto deste contrato, deverão ser revertidos, ao Poder Concedente, quando da extinção do contrato de concessão.

Caracterizam-se como bens reversíveis os bens e direitos diretamente relacionados à prestação dos serviços dos pátios, dos serviços de fiscalização e pesagem e da usina fotovoltaica.

16 MATRIZ DE RISCOS

A Matriz de Riscos constitui a análise de eventos, impactos, avaliação das probabilidades destes se concretizarem e bem como a sua mitigação.

Considerada a variedade de riscos aos quais as concessões estão sujeitas, é fundamental a concepção de mecanismos de controle eficazes que minimizem a exposição aos riscos, salvaguardem os ativos e aumentem a exatidão e fidedignidade das informações com maior qualidade e confiabilidade.

A avaliação de riscos permite identificar, entre outros pontos importantes: ameaças à realização dos objetivos; protege o capital investido; conhece as vulnerabilidades; evita perdas financeiras e avalia a probabilidade das ameaças se materializarem (os potenciais riscos tornarem-se perdas efetivas) e preveni-los, minimizá-los ou eliminá-los.

Trata-se de importante ferramenta para consolidação dos riscos envolvidos nas concessões, bem como sua mensuração e tratamento.

A Matriz de Riscos encontra-se em anexo. (ANEXO XI da minuta do contrato de concessão que consta do ANEXO II deste caderno)

17 LICENÇA AMBIENTAL

Como condição, para a realização do certame licitatório, em regra, faz-se necessário a apresentação de projeto básico, que deverá ser embasado em licença ambiental prévia, sob pena de configurar afronta aos comandos contidos no art. 10 da Lei 6.938/1981, no art. 6º, inciso IX, c/c o art. 12, inciso VII, da Lei 8.666/1993.

No entanto, a implantação dos pátios públicos ora objeto da presente concessão não se enquadra em nenhum dos empreendimentos elencados no art. 2º da Resolução Conama 01/86, os quais necessitam de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental, quais sejam:

- I - Estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento;*
- II - Ferrovias;*
- III - Portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos;*
- IV - Aeroportos, conforme definidos pelo inciso 1, artigo 48, do Decreto-Lei nº 32, de 18 de setembro de 1966158;*
- V - Oleodutos, gasodutos, minerodutos, troncos coletores e emissários de esgotos sanitários;*
- VI - Linhas de transmissão de energia elétrica, acima de 230KV;*
- VII - Obras hidráulicas para exploração de recursos hídricos, tais como: barragem para fins hidrelétricos, acima de 10MW, de saneamento ou de irrigação, abertura de canais para navegação, drenagem e irrigação, retificação de cursos d'água, abertura de barras e embocaduras, transposição de bacias, diques;*
- VIII - Extração de combustível fóssil (petróleo, xisto, carvão);*
- IX - Extração de minério, inclusive os da classe II, definidas no Código de Mineração;*
- X - Aterros sanitários, processamento e destino final de resíduos tóxicos ou perigosos;*

XI - Usinas de geração de eletricidade, qualquer que seja a fonte de energia primária, acima de 10MW; XII - Complexo e unidades industriais e agro-industriais (petroquímicos, siderúrgicos, cloroquímicos, destilarias de álcool, hulha, extração e cultivo de recursos hídricos hidróbios);

XIII - Distritos industriais e zonas estritamente industriais - ZEI;

XIV - Exploração econômica de madeira ou de lenha, em áreas acima de 100 hectares ou menores, quando atingir áreas significativas em termos percentuais ou de importância do ponto de vista ambiental;

XV - Projetos urbanísticos, acima de 100 ha ou em áreas consideradas de relevante interesse ambiental a critério da SEMA e dos órgãos municipais e estaduais competentes estaduais ou municipais ;

XVI - Qualquer atividade que utilizar carvão vegetal, derivados ou produtos similares, em quantidade superior a dez toneladas por dia. (nova redação dada pela Resolução n° 11/86)

XVII - Projetos Agropecuários que contemplem áreas acima de 1.000 ha. ou menores, neste caso, quando se tratar de áreas significativas em termos percentuais ou de importância do ponto de vista ambiental, inclusive nas áreas de proteção ambiental. (inciso acrescentado pela Resolução n° 11/86)

XVIII - Empreendimentos potencialmente lesivos ao patrimônio espeleológico nacional. (inciso acrescentado pela Resolução n° 5/87)

Quanto à Resolução Conama 237/1997 e seu Anexo 1 que elenca as atividades ou empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental, são indicados para o licenciamento apenas empreendimentos para depósitos de produtos químicos e produtos perigosos na categoria Transporte, Terminais e Depósitos.

Desta forma o empreendimento não se enquadra como atividade modificadora do meio ambiente nem passível de licenciamento ambiental nos termos das Resoluções Conama 01/1986 e 237/1997, especialmente para os Estudos de Impacto Ambiental e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

Por outra parte, a legislação Distrital estabelece algumas diretrizes e estudos simplificados para empreendimentos de baixo impacto ambiental.

A Lei Distrital n° 1869/1998, institui o instrumento denominado RIVI

Art. 4º O relatório de impacto de vizinhança – RIVI será exigido em empreendimentos de iniciativa pública ou privada, com impactos ambientais localizados nas zonas urbanas e de expansão urbana do Distrito Federal ou nas áreas onde seja permitido o uso urbano.

De acordo com a Lei Distrital nº 1869/1998, no § do 4º Art. 4º, o RIVI deverá apresentar no mínimo as seguintes informações:

- I – localização e acessos gerais;*
- II – atividades previstas;*
- III – áreas, dimensões e volumetria;*
- IV – mapeamento e capacidade de atendimento das redes de água pluvial, água, esgoto e energia;*
- V – levantamento dos usos e volumetria dos imóveis e construções existentes nas quadras limítrofes ao local onde será instalado o empreendimento;*
- VI – sistema viário existente e capacidade de absorção da demanda gerada pelo empreendimento;*
- VII – capacidade do transporte público de absorver o aumento da demanda;*
- VIII – produção e nível de ruído, calor e vibração;*
- IX – produção e volume de partículas em suspensão e gases gerados pelo empreendimento;*
- X – produção e destino final do lixo gerado pelo empreendimento;*
- XI – desmatamentos necessários e formas de recuperação da área degradada;*
- XII – medidas mitigadoras necessárias para minimizar os impactos negativos*

Por outra parte, outros instrumentos de estudos foram criados para atender diferentes tipos de empreendimentos, os quais foram sendo adaptados e utilizados para outras tipologias de empreendimentos.

Por exemplo, a Resolução Conama 010/1990 que estabelece critérios específicos para o licenciamento de atividades minerais de classe II, onde, no Art. 3º, se dispensa o EIA e cria o Relatório de Controle Ambiental – RCA (para etapa de Licença Prévia) e o Plano de Controle Ambiental – PCA (para etapa de Licença de Instalação).

Art. 3º .A critério do órgão ambiental competente, o empreendimento, em função de sua natureza, localização, porte e demais peculiaridades, poderá ser dispensado da apresentação dos Estaduais de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. Parágrafo único. Na hipótese da dispensa da apresentação do EIA/RIMA, o empreendedor deverá apresentar um Relatório de Controle Ambiental - RCA, elaborado de acordo com as diretrizes a serem estabelecidas pelo órgão ambiental competente.

O Plano de Controle Ambiental – PCA também está previsto para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis, conforme estabelece a Instrução Normativa - IN do IBRAM nº 213/2013.

A IN 213/2013 estabelece como conteúdo mínimo do PCA o seguinte:

“ESTRUTURA DO PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL

1. IDENTIFICAÇÃO

1.1. Da empresa/empreendedor:

1.2. Do Responsável Técnico/Equipe Técnica pelo PCA:

2. INTRODUÇÃO

2.1. Objetivos do trabalho

2.2. Descrição sucinta da atividade desenvolvida pelo empreendimento

2.3. Aspectos Gerais do Empreendimento

3. LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4. CARACTERIZAÇÃO FÍSICA DO EMPREENDIMENTO

4.1. Croqui de localização do empreendimento indicando as edificações existentes num raio de 100 m com destaque para a existência de clínicas médicas, hospitais, sistema viário, habitações multifamiliares, escolas, indústrias ou estabelecimentos comerciais de forma a comprovar a classificação do empreendimento conforme estabelecido na ABNT NBR 13.786;

4.2. Classificação da área do entorno do estabelecimento que utiliza o Sistema de armazenamento Subterrâneo de Combustíveis e enquadramento deste sistema conforme ABNT NBR 13.786.

4.3. Caracterização hidrogeológica com definição estimada do sentido do fluxo das águas subterrâneas, identificação das possíveis áreas de recarga e indicação dos corpos d'água existentes em um raio de 100 m de distância do empreendimento;

4.4. Localização de poços de captação destinados ao abastecimento público ou privado registrados nos órgãos competentes, em um raio de 100 m;

4.5. Caracterização geológica do terreno da região onde se insere o empreendimento com análise de solo, contemplando a permeabilidade do solo e o potencial de corrosão;

4.6. Descrição topográfica da área especificando a declividade do local;

4.7. Caracterização do empreendimento em relação aos tipos de fitofisionomias existentes no local e em seu entorno, contemplando levantamento florístico e da fauna existente. Em ambientes bastante antropizados ou em áreas urbanas consolidadas é suficiente a discriminação dos espécimes arbóreos, bem como, dos animais que possivelmente habitem o local.

5. MEDIDAS MITIGADORAS DOS IMPACTOS NEGATIVOS

5.1. Projeto básico especificando os equipamentos e sistemas de monitoramento, proteção, sistema de detecção de vazamento, tanques de armazenamento de derivados de petróleo, incluindo o tanque de óleo lubrificante usado ou contaminado. Para os empreendimentos já instalados, indicar o ano de instalação dos equipamentos, bem como o ano de fabricação dos tanques. Para os empreendimentos pleiteantes apenas à licença prévia, não há necessidade de indicar a localização precisa dos equipamentos;

5.2. Descrição do tratamento e destinação final dos resíduos sólidos gerados no empreendimento incluindo os oriundos da instalação e operação do empreendimento

(embalagens de óleos, resíduos do sistema separador de água e óleo, resíduos de construção civil (RCC) entre outros);

5.3. Detalhamento do tipo de tratamento e controle de efluentes provenientes dos tanques, áreas de bombas e áreas sujeitas a vazamento de derivados de petróleo ou de resíduos oleosos;

6. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8. ANEXOS

A Resolução nº 02 de 22/07/2014 a qual define parâmetros e procedimentos para o Licenciamento Ambiental Simplificado no âmbito do Distrito Federal, indica como estudo o Relatório Ambiental Simplificado (RAS). O empreendimento poderia se enquadrar como serviço de utilidade pública, dentro das atividades de pavimentação de rodovias.

De acordo com a Resolução nº 02 de 22/07/2014, o RAS deve conter no mínimo:

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor

1.2. Identificação da empresa/técnico (s) responsável (is) pelo estudo

2. DADOS DO EMPREENDIMENTO

2.1. Identificação do Empreendimento

2.2. Caracterização do Empreendimento

Identificar o tipo de atividade a ser desenvolvida no empreendimento;

Caracterização e localização das instalações existentes ou pretendidas, contemplando a área total do terreno, a área construída, equipamentos e materiais utilizados (inclusive o volume de matéria-prima utilizado por mês) e o zoneamento de acordo com o PDOT/DF;

Informar limites de Áreas de Preservação Permanente, Unidades de Conservação e demais áreas protegidas por legislação específica, com as respectivas distâncias do empreendimento;

Informar a atual quantidade de empregados ou expectativa de empregos a serem gerados.

2.3. Infraestrutura e Serviços

Informar se a infraestrutura do empreendimento será interligada com a infraestrutura dos serviços públicos existentes (rede elétrica, abastecimento de água, sistema de coleta de esgoto, sistema de água pluvial), apresentando a manifestação das concessionárias a respeito da capacidade de absorção. Caso esses sistemas não sejam interligados à infraestrutura existente, o empreendedor deverá apresentar o projeto básico.

2.4. Efluentes e resíduos

Caracterizar os efluentes e resíduos sólidos gerados pela atividade indicando a estimativa de volume gerado por dia e por mês, além do sistema de coleta, tratamento, inertização e disposição final. Quando for o caso, informar o nome da empresa que fará a coleta e transporte dos resíduos e efluentes. Caso a coleta seja realizada pelo serviço público de limpeza urbana, apresentar manifestação do órgão competente.

3. CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL

As informações do estudo ambiental deverão considerar as Áreas de Influência Direta e Diretamente Afetada pelo empreendimento.

3.1 Geologia

Caracterização geológica resumida identificando o tipo de relevo e acidentes geográficos, apresentando a avaliação do risco geotécnico para a atividade, obra ou empreendimento.

3.2 Hidrogeologia

Informar a Unidade Hidrográfica, Bacia Hidrográfica e Região Hidrográfica, na qual o empreendimento está inserido e avaliar o risco hidrogeológico, para o sistema de recarga poroso e/ou fraturado, contaminação e exploração de água subterrânea.

3.3 Geomorfologia

Descrição geomorfológica resumida da área de influência compreendendo as formas e a dinâmica de relevo, com ênfase na identificação de situações de presença ou de propensão à erosão e ao assoreamento.

3.4 Vegetação

Descrever as fitofisionomias que ocorrem na área diretamente afetada pelo empreendimento e, quando for o caso de necessidade de supressão vegetal, apresentar o inventário florístico dessa área, incluindo o quantitativo de indivíduos arbóreos e arbustivos nativos e exóticos, para efeito de cálculo da compensação prevista na legislação vigente.

3.5 Fauna

Informar a ocorrência das principais espécies da fauna silvestre na área diretamente afetada, identificando as espécies endêmicas e em extinção.

3.6 Pedologia

Descrição e mapeamento das classes de solo com a observância do Sistema de Classificação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA e com a indicação do grau de erodibilidade, em escala compatível, para a área diretamente afetada.

4. MEDIDAS DE CONTROLE AMBIENTAL

4.1. Descrição das medidas a serem adotadas para minimizar os impactos ambientais identificados;

4.2. As medidas indicadas deverão ser apresentadas e classificadas quanto:

à natureza (preventiva ou corretiva);

ao meio a que se destinam (biótico, socioeconômico e físico);

à fase do empreendimento (implantação ou operação);

à responsabilidade de implantação (empreendedor, Poder Público, outros);

à duração (curto, médio ou longo prazo).

5. PROGRAMAS DE CONTROLE, MONITORAMENTO, RECUPERAÇÃO E EDUCAÇÃO AMBIENTAL

Apresentar programa de monitoramento e controle da poluição, distinguindo aqueles da fase de instalação dos da fase de operação.

Informar se será necessária a recuperação de área degradada, caso positivo apresentar o plano de recuperação da área degradada (PRAD), de acordo com a legislação vigente.

Apresentar programa de educação ambiental para a fase de instalação e operação do empreendimento conforme a legislação vigente.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Assim, embora se tenha apresentado três diferentes instrumentos de estudo ambiental: RIVI, PCA e RAS, onde aqui se indica como o mais apropriado o RIVI, ou a dispensa do licenciamento ambiental para o empreendimento, tal definição caberá ao IBRAM, quando da consulta formalizada ao referido Instituto.

Nesse sentido, o Caderno Técnico traz o Relatório Técnico com a caracterização ambiental, legislação correlata e roteiro de licenciamento.

18 CONCLUSÃO

A Concessão ora estudada mostra-se viável jurídica, social, ambiental, econômica e financeiramente, colaborando para que o Governo do Distrito Federal cumpra seus deveres constitucionais, legais e sociais de melhoria da infraestrutura viária e segurança viária, além de seu compromisso com a sustentabilidade ambiental e economia de recursos públicos, disponibilização de serviço público e informações adequadas e integradas, que são de suma importância.

A Concessão traz claras vantagens ao Poder Público e à sociedade, na medida em que (i) todo o investimento será realizado pela concessionária, sem quaisquer ônus ao Poder Concedente; (ii) permite a realização dos investimentos em infraestrutura e tecnologia, com vistas à fiscalização do trânsito e obtenção de dados, além da geração de energia elétrica de forma sustentável, sem quaisquer recursos públicos; (iii) permite a prestação dos serviços de remoção, guarda, depósito, vistoria, liberação e leilão dos veículos automotores, com qualidade, mediante cobrança de tarifa diretamente do usuário para a concessionária, eximindo o Poder Concedente desse ônus e responsabilidade; (iv) incentiva a prestação de serviço adequado; (v) possibilita a

exploração de receitas acessórias com compartilhamento de receitas ao Poder Concedente; (vi) aloca os riscos de construção, riscos relacionados à execução e disponibilidade do serviços à concessionária; (vii) aloca no Poder concedente tão somente o risco relacionado à demanda, que decorre diretamente do exercício do Poder de Polícia; (viii) mitiga o risco de demanda com a receita acessória; (iii) o poder público receber um serviço de altíssima qualidade (por meio de rede de fibra óptica), sem quaisquer investimentos em infraestrutura; (ix) haverá melhoria na prestação dos serviços público, haja vista a expertise da concessionária na gestão dos serviços do pátio e remoção de veículos; (x) haverá melhoria nas condições de trânsito haja vista a eficiência dos mecanismos de fiscalização instalados pela concessionária e a disponibilização de dados ao Poder Concedente, que ao intensificar a fiscalização coibirá as infrações.

Além disso, poderá induzir o desenvolvimento de novos projetos no futuro que, aproveitando a experiência deste, fortaleçam os vínculos entre entes estatais e a iniciativa privada na oferta de utilidades destinadas à satisfação do interesse público.

Com a estrutura institucional adequada e um procedimento licitatório consistente, fundado em premissas e documentos claros, seguramente o Governo do Distrito Federal obterá sucesso na Concessão objeto destes Estudos.

Brasília, 10 de agosto de 2018.



Herman Barbosa
OAB-DF 10001



Lise Reis
OAB-DF 25998

ANEXO I

MINUTA DE LEI AUTORIZATIVA DA CONCESSÃO

Autoriza o Poder Executivo do Distrito Federal a conceder o serviço público de gestão e apoio operacional dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão, serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal **e dá outras providências.**

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo do Distrito Federal, nos termos do art. 15, VI e XVII, do art. 58, XI, e do art. 186 da Lei Orgânica do Distrito Federal, representado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF, autorizado a conceder os serviços públicos de remoção e guarda de veículos apreendidos, leilão e serviços de pesagem nas rodovias do Distrito Federal.

Art. 2º A concessão dos serviços de que trata o artigo anterior, precedida da execução de obra pública, será realizada mediante concorrência pública, nos termos da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, aplicando-se no que couber a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 3º O prazo de concessão de serviços públicos de que trata esta Lei deverá constar do contrato de concessão, assim como as demais condições a que se obriga a concessionária para a prestação adequada do serviço concedido.

Art. 4º A cobrança da tarifa máxima admitida no edital de licitação será fixada pelo Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal - DER-DF, conforme permissivo constante do art. 124-A, parágrafo único. [*ver minuta de proposta de alteração da Lei Orgânica do Distrito Federal*]

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

PROPOSTA DE EMENDA À LEI ORGÂNICA

Altera o parágrafo único do artigo 124-A da Lei Orgânica do Distrito Federal, que trata do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, para atribuir à Lei Ordinária a competência para a fixação do âmbito de competência para o exercício do poder de polícia e a competência para fixação de preços públicos pelos serviços administrativos cobrados dos usuários e a fixação dos preços das tarifas máximas de serviços objeto de concessão.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL, decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 124-A da Lei Orgânica do Distrito Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 124-A.....

.....
Parágrafo único. Compete à lei ordinária a fixação da competência dos órgãos de trânsito do Distrito Federal para o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a competência para a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos cobrados dos usuários pelos órgãos de trânsito e as tarifas máximas dos serviços objeto de concessão.

Art. 2º Esta emenda à Lei Orgânica entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

ANEXO II

MINUTA DE EDITAL DA CONCESSÃO, CONTRATO E ANEXOS