



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL
Diretoria Geral
Superintendência de Trânsito

Relatório SEI-GDF n.º 4/2018 - DER-DF/DG/SUTRAN

Brasília-DF, 22 de outubro de 2018

Assunto: projeto de concessão 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 de apreensão equipados com sistema fotovoltaico de geração de energia elétrica

RELATÓRIO

1. Objeto do Projeto

O projeto em análise, conforme PMI nº 001/2017-DER-DF, publicada no dia 11 de setembro de 2017, buscou resolver as questões relativas ao 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.

Ele é fruto do **Termo de Autorização**, publicado no DODF de 13.11.2017: O DER-DF, tendo em vista o Edital de Chamamento Público nº 001/2017, que resolveu, conforme seu Artigo 1º *“Autorizar as empresas que seguem listadas a efetuar, conjuntamente, os 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: Fiscal Tecnologia e Automação Ltda e Vip-Gestão e Logística Ltda”*.

O projeto teve por objetivo possibilitar a visão do desenvolvimento, da relevância e dos benefícios econômicos e sociais advindos da integração de soluções atuais e inovadoras de sistemas ITS, de um melhor gerenciamento para pátios de veículos e a geração de energia elétrica através de uma fonte alternativa renovável. Acredita-se imensamente no grande potencial transformador que ele dará ao **Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF**, colocando-o mais uma vez na vanguarda das operações viárias, de apreensão e dinâmica de leilão de veículos, servindo de exemplo para as demais unidades do país e não somente nesse aspecto, como também na forma inédita de geração, distribuição e consumo de Energia Elétrica.

Composto todo o Grupo Técnico, foram iniciadas diversas tratativas com a Comissão de Licitação do DER-DF, com o intuito de entendimento profundo das necessidades e expectativas dos diferentes clientes do projeto, dentre os quais podem ser citados abaixo sem, contudo, a eles se limitar:

- Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF);
- Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB);
- Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos (SINESP);
- Secretaria de Estado da Saúde (SES-DF)
- Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal (SEF-DF);

Secretaria de Estado da Segurança Pública e da Paz Social (SSP-DF);

Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SEMA-DF).

É importante ressaltar o papel fundamental que teve a **Comissão de Licitação do DER-DF** ao longo de todo o processo, conduzindo reuniões e solicitando diversas análises e reestudos, de forma que se chegou a 02 (duas) versões revistas dos Cadernos Técnico, Econômico-Financeiro e Jurídico, sendo que esse último foi o que teve a menor quantidade de correções.

Dentre as principais alterações sugeridas e conseguidas pela Comissão de Licitação, destacam-se as seguintes:

Racionalização dos pátios;

Inclusão de mais pontos de fiscalização eletrônica;

Aumento da outorga inicialmente prevista;

Estudo de viabilidade para acréscimo do pagamento de outorga (de 5,93% para 10,22% da receita bruta), variando em função da quantidade de pátios para o DER-DF;

Prazo de vigência da concessão, que passou de 30 para 20 anos.

O projeto base ora apresentado prevê a operação de 2 pátios para atendimento das demandas do DER-DF. Em resposta às solicitações feitas pela Comissão de Licitação, apresentou-se na revisão dos estudos um comparativo mantendo a atratividade do projeto, considerando a Taxa Interna de Retorno do Projeto de 12,5%. Neste cenário, a outorga paga pela futura CONCESSIONÁRIA ao PODER CONCEDENTE corresponde a 10,22% da Receita Bruta total.

Outro ponto importante a se ressaltar é o fato de que, inicialmente, o projeto estava previsto como uma **Parceria Público-Privada**, como previsto na Lei 11.079/2004. Ao longo da modelagem financeira conduzida pelo Grupo de Estudos chegou-se a um modelo que viabiliza a contratação dos serviços através de uma **Concessão Comum**, com outorga e pagamento de tarifas.

De forma estruturada, ao se verificar o tempo de concessão (20 anos) e os valores propostos para Outorga nos 2 modelos (1 ou 2 pátios), observou-se o seguinte:

Simulação de 1 pátio:

Prazo da Concessão	Tir Projeto Ajustado	VPL	Capex em mil	Outorga em mil	% RB
20	12,5%	3.068	37.120	24.319	10,2%

Simulação de 2 pátios:

Prazo da Concessão	Tir Projeto Ajustado	VPL	Capex em mil	Outorga em mil	% RB
20	12,5%	2.636	38.848	14.096	5,93%

Além do cenário acima, para auxílio nesta tomada de decisão, foram construídos cenários alternativos, mantendo-se as mesmas premissas (tarifas, demanda e atratividade), alterando o escopo (1 ou 2 pátios) e o prazo da concessão, respectivos custos e investimentos:

1. Simulação considerando-se apenas 1 pátio

- a) 30 anos
- b) 20 anos
- c) 15 anos

2. Simulação considerando-se 2 pátios

- d) 30 anos
- e) 20 anos
- f) 15 anos

Simulação de 1 pátio:

Prazo	Investimento (R\$mil)	Outorga
30 anos	47.502	12,11%
20 anos	37.120	10,22%
15 anos	30.899	8,32%

Simulação de 2 pátios:

Prazo	Investimento (R\$mil)	Outorga
30 anos	49.935	7,58%
20 anos	38.848	5,93%
15 anos	33.367	4,21%

2. Diferenciais do Projeto

O principal diferencial do projeto ora proposto reside na forma como se dão as relações: o PODER CONCEDENTE (DER-DF) detém todo o controle das operações, dos resultados e do desempenho da futura CONCESSIONÁRIA (ente privado), sem a necessidade de qualquer investimento de recursos públicos diretos.

Outro ponto a se destacar é que o projeto não prevê nenhuma substituição do existente, ao contrário, ele entregará 100% (cem por cento) de novas instalações e equipamentos, que terão sua vida útil e funcionalidades garantidas ao longo de todo o período de concessão e serão complementares àquelas hoje em contrato com o DER-DF.

Em relação à necessidade da presença de servidores públicos (DER-DF) para as operações nos pátios, o projeto foi estruturado prevendo a participação efetiva de 1 (um) servidor lotado por pátio, com jornada de trabalho conforme horário comercial (segunda a sexta-feira, das 08h30 às 12h00 e das 13h às 17h). Esse servidor será responsável pela análise dos débitos e pendências do veículo na base de dados do DETRAN/DER-DF, emitindo documento de liberação de forma que a Concessionária possa proceder a liberação final dos veículos, após comprovação de cumprimento de todas as etapas pertinentes e descritas no item “Liberação” à **página 72 do Caderno 1 Técnico** em sua revisão 02.

Toda a infraestrutura necessária aos trabalhos dos colaboradores da futura CONCESSIONÁRIA e dos servidores públicos do DER-DF nos pátios será de responsabilidade dessa primeira.

De forma objetiva e resumida, este projeto apresenta e se propõe a entregar os seguintes itens:

- Equipamentos de Fiscalização Eletrônica – 14 pontos fixos de captura de dados e imagens de forma ininterrupta, distribuídos nas 12 rodovias da malha do DER-DF. Esses pontos têm por objetivo coletar informações suficientes para gerar um diagnóstico da qualidade do fluxo de veículos, bem como fornecer dados estatísticos de forma a fomentar a definição de atuação ostensiva nos locais de maior incidência de irregularidades (sobrepeso, veículos com restrições administrativas, etc.), a fim de mitigar os problemas identificados no **Capítulo 4 - Cenário Atual**, do **Caderno 1 Técnico**.

- Sistema móvel de pesagem estática – 01 unidade veicular móvel completa, com balança de pesagem por eixo estática, de forma a equipar e viabilizar as operações promovidas pelo DER-DF no combate ao sobrepeso nas rodovias distritais. As características dessa balança rodoviária estão descritas no **Item 06** à página 25 do **Caderno 1 Técnico**.

- Pátios de Recolhimento e Guarda de Veículos – foi prevista a estruturação e implantação de dois pátios de guarda de veículos. Esses pátios receberão os veículos irregulares para guarda até que seja feita a sua regularização ou venda em hasta pública, também será recebido veículos com sobrepeso indicados pelos equipamentos de controle e classificação volumétrica em alta velocidade para confirmação, autuação e transbordo por sobrepeso. Conforme descrito no **Capítulo 3 do Caderno 1 Técnico (página 7)**, a solução integrada de pátios será feita mediante tecnologia de leilões on-line em tempo real. A automatização e integração de serviços de fiscalização e monitoramento de frota que serão implantadas nos pátios auxiliarão na eficiência dos serviços prestados pelo DER-DF bem como na qualidade e agilidade dos serviços de apreensão, aferição de irregularidade e guarda dos veículos infratores.

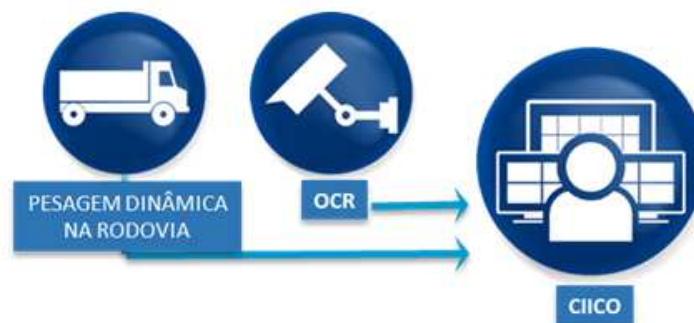
- Centro de Controle Operacional – Além do Centro de Controle Operacional existente nas instalações do DER-DF será estruturada e disponibilizada uma nova Central de Controle no Pátio Samambaia, que contará com todo o sistema de Tecnologia da Informação (TI) necessário para compor um Centro Integrado de Inteligência (CIICO) com capacidade suficiente para receber e enviar informações, imagens e dados criptografados entre os órgãos competentes e agentes de trânsito, equipamentos fixos e móveis em tempo real.

- A sinergia entre o CIICO e os pátios resulta na implantação de um Sistema Integrado de Gerenciamento da Frota nas rodovias do DER-DF que objetiva modernizar e desenvolver soluções tecnológicas para aperfeiçoar a fiscalização de trânsito e os processos de verificação, remoção de veículos e atendimento ao cidadão, conforme descrito no **Capítulo 8 do Caderno 1 Técnico**.

- Geração de Energia Renovável – A implantação de uma usina fotovoltaica nas coberturas dos pátios será um diferencial de eficiência energética e autonomia. Essa ação vai de encontro com as atuais políticas de sustentabilidade e políticas públicas de conservação ambiental. A usina proporcionará, em seu momento de pico, uma potência máxima de 690KW, potência essa que poderá ser revertida para a alimentação das instalações do próprio pátio e unidade consumidoras do DER-DF com o crédito da CONCESSIONÁRIA de energia. O **Capítulo 9 do Caderno 1 Técnico** contém todas as informações dessa Usina Fotovoltaica.

- Pesagem de Precisão em Alta Velocidade (Sistema de Pesagem + Leitor OCR ou LAP) - Este conjunto de equipamentos realiza a pesagem de cargas por eixo nas rodovias, através de sensores instalados no pavimento. O sistema identifica o tamanho, número de eixos e peso em cada eixo, classificando os veículos de acordo a carga e quando há excesso de carga gerando um aviso para o sistema integrado. Este sistema também está equipado com a tecnologia OCR, que realiza a leitura das placas dos veículos permitindo a identificação de automóveis irregulares e/ou com excesso de carga, permitindo assim direcionar previamente tais veículos com excesso de peso a uma balança de precisão para a autuação e liberação da carga segundo descrito no Art. 2º do art. 9º da resolução CONTRAN nº 258, de 30 de

novembro de 2007.



3. Cronograma Previsto de Implantação

FASES DE IMPLANTAÇÃO	ESCOPO
1º FASE	Pátio samambaia
	Sistema de pesagem Usina Fotovoltaica
2º FASE	Pátio Parque Rodoviário

Os prazos descritos no **Cronograma de Implantação** a seguir serão seguidos sendo-lhe facultado antecipar as obras de cada Fase, desde que respeitados os prazos máximos previstos para a implantação de cada uma dessas Fases.

1ª PARTE

O prazo para esta etapa foi previsto em 09 (nove) meses, contados a partir da **Ordem de Início** para:

- Elaboração dos Projetos Executivos do Pátio Samambaia, da Central de Operações de Pátios, dos sistemas de fiscalização e Pesagem, e da Usina Fotovoltaica, submetendo-os à aprovação do DER-DF.
- Obtenção das licenças ambientais, bem como das permissões e autorizações necessárias às atividades inerentes à Concessão.
- Implantação do Sistema Integrado de Gestão de Informações nos termos destas Indicações Técnicas.
- Caso o DER-DF entenda que os Projetos Executivos atendem ao disposto nas Indicações Técnicas, deverá emitir o Termo de Início de Implantação.

2ª PARTE

O prazo da 2ª Parte da implantação foi previsto em até 12 (doze) meses, contados do recebimento do **Termo de Início de Implantação**, e consiste na execução das obras referentes à 1ª Fase para a implantação do **Pátio Samambaia**, da **Central de Operações de Pátios**, dos sistemas de fiscalização e **Pesagem**, e da **Usina Fotovoltaica**.

- A fiscalização das obras sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA será realizada por profissional de reconhecida competência e idoneidade moral, garantindo a solidez e durabilidade necessárias para o melhor resultado final.
- A CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar, ao DER-DF, as Anotações de Responsabilidades Técnicas - ARTs.
- Executadas as obras, a CONCESSIONÁRIA iniciará imediatamente a operação do Pátio, dos serviços de fiscalização e Pesagem e da Usina Fotovoltaica.

3ª PARTE

O prazo da 3ª Parte da implantação inicia-se 03 (três) anos após o recebimento da **Ordem de Início**.

A CONCESSIONÁRIA terá até 09 (nove) meses, contados a partir de então para:

- Elaborar os Projetos Executivos do Pátio do Parque Rodoviário (Colorado), submetendo-o à aprovação do DER-DF, nos termos da Cláusula 20 do Contrato.
- Obter as licenças ambientais, bem como as permissões e autorizações necessárias às atividades inerentes à Concessão.
- A CONCESSIONÁRIA deverá submeter os Projetos Executivos referidos no item anterior à análise de compatibilidade, pelo DER-DF, em relação às diretrizes estabelecidas nestas Indicações Técnicas.
- Caso o DER-DF entenda que os Projetos Executivos atendem ao disposto nestas Indicações Técnicas, poderá emitir o Termo de Início de Implantação.
- Caso o DER-DF não pretenda implantar o Pátio Colorado, deverá notificar a CONCESSIONÁRIA no prazo pré-estabelecido conforme consta no caderno jurídico.

4ª PARTE

O prazo da 4ª Parte da implantação foi previsto para até 12 (doze) meses, contados do recebimento do **Termo de Início de Implantação**, e consiste na execução das obras referentes à 2ª Fase para a implantação do **Pátio do Parque Rodoviário (Colorado)**.

- A fiscalização das obras sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, será realizada por profissional de reconhecida competência e idoneidade moral, garantindo a solidez e durabilidade necessárias para o melhor resultado final.
- A CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar ao DER-DF, as Anotações de Responsabilidades Técnicas - ARTs.
- Executadas as obras, a CONCESSIONÁRIA iniciará imediatamente a operação do **Pátio**.

4. Considerações Sobre a Modelagem Econômico-Financeira

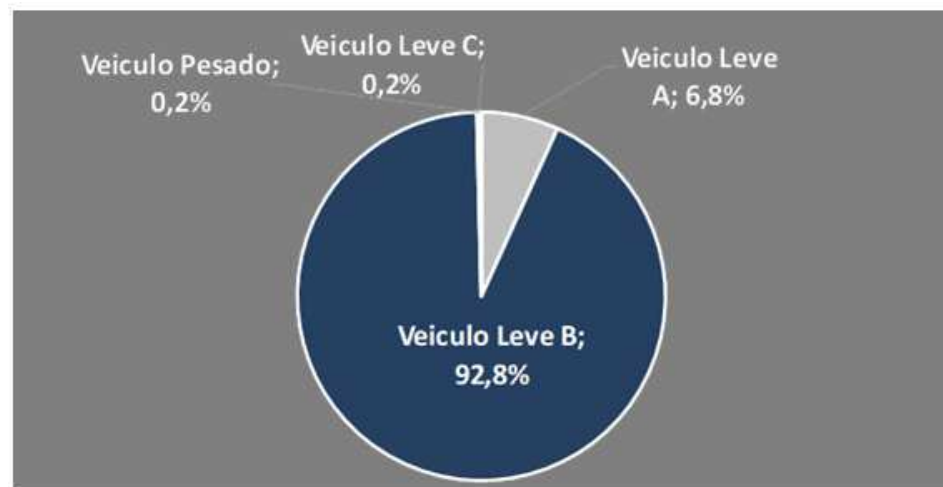
O Caderno Econômico-Financeiro foi elaborado através da colaboração da **BF CAPITAL**, uma empresa que atua na implantação de soluções financeiras personalizadas de acordo com a realidade e as necessidades do negócio e do cliente. A empresa tem como objetivo gerar resultados sustentáveis ao longo do tempo da vida útil do projeto, atuando no desenvolvimento de Concessões e Parcerias Público Privadas (PPP), em estruturação de financiamentos (*Project Finance/Corporate Finance*), Fusões e Aquisições e *Valuations*.

Em resumo, as premissas adotadas para os cálculos dos cenários e da atratividade do projeto foram as seguintes:

Apreensões:

Premissas Mensais	
Veículos de Pequeno Porte	1.000
Veículos de Grande Porte	50

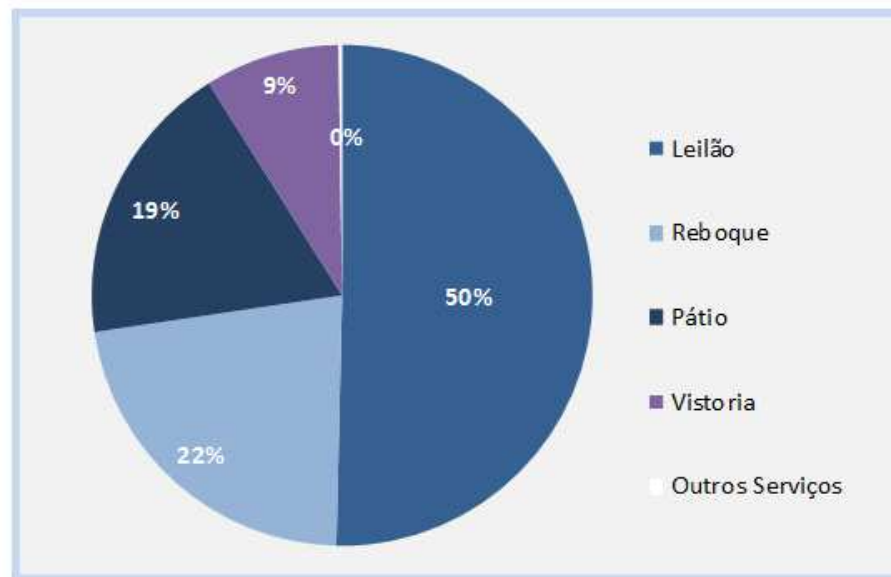
Composição das apreensões:



Composição tarifária:

Tipo de Veículo	Taxa de Retirada	Dias no Pátio	Diária em R\$	Reboque em R\$
Veículo Leve A	70%	3,5	30,0	120,0
Veículo Leve B	85%	3,5	55,0	250,0
Veículo Leve C	90%	3,5	60,0	270,0
Veículo Pesado	92%	2,0	120,0	450,0

É possível observar no projeto 5 principais fontes de arrecadação proveniente dos pátios: tarifas do pátio, remoção (guincho), vistorias, leilões e outros serviços (retirada de carga acidentada das rodovias):



O Projeto apresentou uma Taxa Interna de Retorno em linha com a Taxa Mínima de Atratividade esperada, demonstrando viabilidade sob a ótica financeira, conforme apresentado no **Caderno 2 Econômico-Financeiro revisão 2**, no seu **Capítulo 13**.

O **Capítulo 19** desse mesmo caderno apresenta, através do seu **Value for Money**, as vantagens, investimentos necessários e o retorno previsto para as empresas participantes do projeto bem como para o próprio DER-DF e todos os órgãos relacionados com o mesmo direta ou indiretamente.

A partir da análise do estudo de viabilidade econômico-financeiro do projeto, é possível analisar que o projeto se mostra viável, pois retorna uma taxa interna de retorno em termos reais de 12,50% ao ano, em linha com a taxa mínima de atratividade (WACC) definida neste estudo.

Ademais, nota-se que o modelo de contratação via concessão comum é mais vantajoso em R\$16 milhões em comparação ao setor público realizar o projeto com recursos próprios. Caso o DER-DF optasse pela realização via cofres públicos, seriam necessários R\$ 38,84 milhões em investimentos. Além disso, o modelo de concessão comum irá remunerar o DER-DF através de uma outorga de cerca de R\$ 14,09 milhões, que equivale em média cerca de R\$ 705 mil por ano.

	Modelo Tradicional	Concessão
Remuneração do PODER CONCEDENTE	R\$ 98,7 MM	R\$ 5,8 MM
Investimento	-R\$ 23,2 MM	R\$ -
<u>Sobrecusto de obra</u>	-R\$ 0,8 MM	R\$ -
OPEX	-R\$ 49,0 MM	R\$ -
<u>Sobrecusto OPEX</u>	-R\$ 10,0 MM	R\$ -
Impostos	-R\$ 19,1 MM	R\$ -
Atraso no Cronograma de Obra	-R\$ 6,5 MM	R\$ -
Total R\$ mi	-R\$ 9,8 MM	R\$ 5,9 MM
Ganhos do Modelo de Concessão		R\$ 16 MM

5.Considerações Sobre a Modelagem Jurídica

Com o desenvolvimento dos estudos, concluiu-se que a melhor solução jurídica encontrada para 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 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.

De acordo com a Lei nº 11.079/2004, não se caracterizam Parcerias Público-Privadas aqueles contratos que não envolvem contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

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 demonstraram que o projeto se viabiliza financeiramente, não cabendo à Administração Pública arcar com qualquer tipo de contraprestação ao parceiro privado, 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.

Na modelagem restou demonstrado que os serviços que integram o escopo do projeto, 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, na medida em que a Constituição Federal^[1] 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.

Além disso, restou demonstrada a competência Municipal para garantir a segurança viária, por meio das competências transcritas no art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dentre as quais, destaca-se a implantação, manutenção e operação dos dispositivos e dos equipamentos de controle viário, a fiscalização de trânsito e a aplicação das medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, a arrecadação de valores provenientes de estada e remoção de veículos, dentre outras.

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.

No entanto, considerando que a Constituição Federal prescreve em seu art. 175 que cabe ao poder público, a prestação dos serviços públicos, diretamente, ou sob regime de concessão, delegando à legislação infraconstitucional a sua regulação, restou demonstrada a possibilidade desses serviços serem delegados à iniciativa privada, nos moldes previstos na Lei nº 8987/95.

[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 [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)

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.

Com isso, considerando que a modelagem proposta previu a necessidade de (i) implantação de 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 2 (dois) pátios públicos 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**, a modalidade tida como mais adequada para a contratação foi a concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, nos termos do artigo 2º, inciso II da Lei nº 8.987/1995.

Para tanto, os estudos apresentados previram a necessidade de edição de Lei Autorizativa para a concessão dos serviços ora objeto de estudo, nos termos do que dispõe o art. 2º da Lei nº 9.074/1995 e art. 186 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Outrossim, o estudo apontou a necessidade de emenda à Lei Orgânica do Distrito Federal.

Isso porque o art. 124-A da LODF prescreve que caberá ao DETRAN-DF a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários, ou seja, essa redação eleva a *status* constitucional uma mera competência administrativa que poderia ser fixada por lei ordinária.

Além disso, a LODF é 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.

Com isso, foi proposto 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.

Ademais, o caderno jurídico tratou da natureza jurídica das despesas com remoção e guarda dos veículos, onde restou demonstrado 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.

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.

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.

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, receitas decorrentes da comercialização de espaços publicitários em mídia, eletrônica ou não, nas instalações sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, receitas oriundas de aluguel de espaço para lanchonetes e restaurantes, etc.

A exploração das receitas acessórias deverá ocorrer 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%

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.

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.

Cumprir 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 e esse leilão caberá à CONCESSIONÁRIA.

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.

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.

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, os estudos também contemplaram 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.

Para a implantação, gestão e operação de todos os serviços mencionados, não haverá qualquer remuneração à CONCESSIONÁRIA, por parte do PODER CONCEDENTE, a qualquer título.

A remuneração da CONCESSIONÁRIA, conforme já explicado, advirá exclusivamente da cobrança de tarifas, a serem pagas pelos usuários, compreendendo:

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.

6. 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.

Considerando-se todas as questões burocráticas, de investimento e custeio envolvidas quando da estruturação e operação de um pátio de veículos, observa-se que apesar da aparente vantagem advinda de um maior pagamento de outorga, é mais interessante ao DER-DF contar com os 2 pátios de veículos propostos no projeto, até mesmo em razão das distribuições logísticas para o atendimento à população e às operações de campo.

Isso posto, recomenda-se a aprovação integral dos estudos apresentados, mantendo-se o proposto em seu Cronograma de Atividades, com a estruturação e disponibilização de 2 (dois) pátios de veículos completos, assegurando assim uma melhor, mais estruturada e completa operação viária para o DER-DF.

De acordo,

A COMISSÃO



Documento assinado eletronicamente por **LEANDRO FREITAS SILVA - Matr.0197506-4, Gerente de Análise e Autorização Especial de Trânsito**, em 05/11/2018, às 14:10, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **GRAZIELA DE SOUSA PORTELA - Matr.0197443-2, Chefe do Núcleo de Pesquisa e Coleta de Dados**, em 05/11/2018, às 14:59, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS ALBERTO SPIES - Matr.0240133-9, Superintendente de Trânsito**, em 05/11/2018, às 16:06, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site: http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=14135109 código CRC= **60CC196C**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Bloco C, Setores Complementares - Ed. Sede do DER/DF - Bairro SAM - CEP 70620-030 - DF

(61)3111-5668