

RELATORIA:

DEB

TERMO:

VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO:

050/2019

OBJETO:

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO ANEXO II DA RESOLUÇÃO Nº 5.820, DE 30 DE MAIO DE 2018, EM RAZÃO DA APLICAÇÃO DO DISPOSTO NO PARÁGRAFO 2º DO ARTIGO 5º DA LEI Nº 13.703, DE 08 DE AGOSTO DE 2018.

ORIGEM:

SUROC/ANTT

PROCESSO (S):

50500.095041/2015-06

PROPOSIÇÃO PRG:

NÃO HÁ

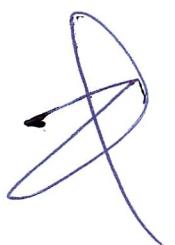
PROPOSIÇÃO DEB:

PELA APROVAÇÃO

ENCAMINHAMENTO: **À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**

I - DAS PRELIMINARES

Cuida-se da análise da proposta lançada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC, por meio da Nota Técnica nº 03/2019 (fls. 360/369), corroborada pelo Relatório à Diretoria (fls. 376/384), versando sobre a alteração do Anexo II da Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, por meio da qual a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT publicou tabela com preços mínimos vinculantes, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, instituído pela Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, bem como estabeleceu a metodologia para a sua aplicação.



MLG

II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída inicialmente pela Medida Provisória 832/2018, convertida na Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, tem como finalidade promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado.

Em seus dispositivos, ficou estabelecido que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base na referida Lei, cabendo à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT promover a regulamentação específica, nos seguintes termos:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

(...)

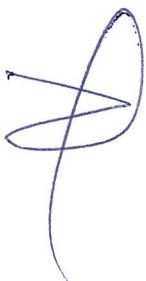
Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o caput deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese de a norma a que se refere o caput deste artigo não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

(...)”



Ressalte-se que a Lei nº 13.703/2018 decorreu da conversão da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, com base na qual foi originalmente publicada pela ANTT a Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, que estabeleceu a tabela com preços mínimos vinculantes, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, bem como se fixou a metodologia para a sua aplicação.

Por seu turno, o parágrafo 1º do artigo 5º da Lei nº 13.703/18 determina que a publicação dos pisos e da planilha a que se refere o *caput* do mencionado artigo deve ocorrer até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, permanecendo válidos tais valores no semestre em que a norma for editada. Já o parágrafo 2º do mesmo artigo estabelece que, na hipótese de a norma a que se refere o *caput* não ser publicada nos prazos estabelecidos no parágrafo 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.

Ademais, conforme se observa do disposto no parágrafo 3º do artigo 5º da Lei nº 13.703, sempre que ocorrer variação no preço do óleo diesel em patamar superior a 10% (dez por cento), seja para mais ou para menos, caberá à ANTT publicar nova norma com pisos mínimos, isto é, deverá ser expedida nova tabela com os preços mínimos a serem observados no transporte rodoviário de cargas, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes.

Conforme se extrai da Nota Técnica nº 52/2018 (fls. 305/322), corroborada pelo Relatório à Diretoria (fls. 323/326), os autos foram devidamente instruídos para o cumprimento da disposição contida no referido parágrafo 3º do artigo 5º da Lei nº 13.703, restando distribuído para esta Diretoria com tal desiderato mediante sorteio realizado em 04.12.2018 (fl. 335).

Na sequência, nada obstante devidamente lançado o Voto 345/2018 (fls. 340/345), o processo foi retirado da pauta da 793ª reunião da Diretoria, realizada em 11.12.2018, conforme constou no DESPACHO Nº 3.419/2018 (fl. 346), tendo em vista o advento da Medida Cautelar deferida nos autos da ADI 5956 (fls.351/356), lavrada em 06.12.2018 pelo Ministro LUIZ FUX, nos seguintes termos:



"Ex positis, DEFIRO a medida cautelar para suspender a aplicação das medidas administrativas, coercitivas e punitivas previstas no § 6º do artigo 5º da Lei n.º 13.703/2018, por consequência, os efeitos da Resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) nº 5.833/2018 (DOU 09/11/2018), que estabelece a aplicação de multas em caso de inobservância da tabela vinculativa instituída pela Resolução ANTT nº 5.820/2018, bem como das indenizações respectivas. Determino, por consequência, que a ANTT e outros órgãos federais se abstêm de aplicar penalidades aos embarcadores, até o exame do mérito da presente Ação Direta pelo Plenário."

Isto porque a suspensão dos efeitos da Resolução nº 5.833/2018, operada pela citada cautelar, impediu que a referida norma fosse referendada pelo Colegiado naquela oportunidade, atraindo considerável insegurança jurídica sobre a própria tabela implementada pela Resolução nº 5.820/2018, vez que obstada a aplicação de qualquer sanção pelo seu descumprimento.

Por outro lado, afastado o óbice judicial em questão, uma vez revogada pelo próprio Ministro LUIZ FUX a liminar anteriormente deferida (fls. 357/358), foi novamente solicitada a inclusão da matéria na pauta da Reunião de Diretoria (fl. 347). Entretanto, conforme se extrai do DESPACHO Nº 87/2019, o processo foi novamente retirado da pauta, tendo em conta a solicitação abrigada no Memorando nº 1/2019/GERET/SUROC (fl. 350), ante a necessidade de atualização processual, em virtude do tempo transcorrido desde o lançamento da última manifestação técnica contida nos autos.

No bojo da referida atualização, constatou-se a necessidade da revisão da proposta anteriormente formulada pela área técnica, tendo em vista não ser mais cabível a atualização da tabela por conta da oscilação do preço do óleo diesel. Confira-se, neste sentido, a argumentação contida na Nota Técnica nº 03/2019 (fl. 363, item 12):

"12. Ao verificar o preço médio do combustível na realidade atual, faz-se necessário rever a proposta pendente de autorização, pelo fato de não mais haver necessidade de atualização da tabela por oscilação superior a 10% do valor do preço do óleo diesel. A Resolução ANTT 5.835/2018, que está vigente, traz o preço médio do combustível de R\$/L 3,28. Atualmente, o preço médio é de R\$/L 3,55 (semana 06/01/2019 a 12/01/2019), ou seja, variação percentual de 8,2%, o que não motiva mais a alteração dos valores atuais da tabela com a aplicação do disposto no §3º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018."



MLG

Nada obstante a apontada desnecessidade da correção da tabela em virtude da repercussão da variação do preço do óleo diesel, mostrou-se imperiosa a atualização dos valores vigentes pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

É o que se argumenta na já citada Nota Técnica nº 03/2019, senão vejamos:

13. *Durante os trabalhos para publicação da Resolução ANTT nº 5.820/18 e da Resolução ANTT nº 5.821/18 ficou evidenciada a complexidade para elaboração dos pisos mínimos de frete, em função das inúmeras variáveis e atributos que podem compor o custo do transporte, das diferenças regionais encontradas para cada uma dessas variáveis, bem como das particularidades dos diferentes mercados de transporte de carga existentes.*

14. *Essa complexidade da regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete também foi explicitada por meio das várias contribuições e questionamentos trazidos à ANTT pelos agentes de mercado, por meio de:*

a) *3.139 manifestações recebidas na GERET/SUROC por meio da Ouvidoria (67% do total de manifestações respondidas na área), até novembro e sem contar as perguntas mais frequentes que foram respondidas diretamente pelos atendentes da Ouvidoria da ANTT, com base no FAQ elaborado pela SUROC;*

b) *281 manifestações (protocolos registrados) que se desdobraram em 1.052 contribuições específicas¹ recebidas durante a Tomada de Subsídios nº 09/2018, realizada pela ANTT entre junho e agosto de 2018, sobre a metodologia em vigor;*

c) *182 manifestações (protocolos registrados) recebidas durante a Audiência Pública nº 12/2018, realizada entre setembro e outubro de 2018, sobre medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas;*

d) *inúmeras reuniões presenciais realizadas por solicitação de embarcadores e transportadores que, nos primeiros meses de vigência da Resolução ANTT nº 5.820/18, ocorreram em uma frequência de mais de uma por dia;*



¹ Um protocolo registrado durante um processo de participação e controle social normalmente engloba mais de um assunto e contribuições específicas. (nota original)

e) 34 processos judiciais que solicitavam desde a aplicação do cálculo do frete levando-se em conta apenas os eixos dos implementos até a suspensão dos efeitos e nulidade das normas aplicáveis ao tema, além de Ações Diretas de Inconstitucionalidade em avaliação pela Supremo Tribunal Federal – STF.

f) 38 documentos protocolados e direcionados a GERET, sem considerar os demais que foram respondidos diretamente pela Superintendência.

15. Diante desse cenário, a ANTT entendeu necessário proceder a uma análise mais aprofundada e crítica da metodologia e atributos utilizados na Resolução ANTT nº 5.820/18, com vistas a tentar identificar, com base em outras metodologias e pesquisas realizadas, melhorias que permitam maior aproximação possível das diferentes realidades observadas nos distintos e heterogêneos mercados de transporte rodoviário de cargas.

16. Dessa maneira, para a revisão do normativo vigente, a SUROC, em consonância com a Diretoria Supervisora, a DMV, ainda em julho de 2018, iniciou as análises e a elaboração do termo de referência para eventual contratação de entidade especializada para apoiar o corpo técnico da ANTT nas revisões e aprimoramento da regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário e Cargas.

17. Contudo, foi apenas após a redação definitiva da mencionada Política Nacional, dada por meio da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que os ajustes finais no termo de referência e elaboração dos documentos necessários para o trâmite formal da proposta de contratação puderam ser concluídos. Destaque-se que para abreviar ao máximo o tempo de elaboração dos documentos necessários à formalização do processo de contratação, a SUROC trabalhou nesse período em estreita colaboração e com o importante acompanhamento da Superintendência de Gestão – SUDEG, dada a experiência e as atribuições da referida Superintendência em processos do gênero.

18. Sequencialmente, diante da priorização de esforços e intenso trabalho da SUROC, SUDEG, Procuradoria-Geral, Diretoria-geral, Diretoria Supervisora e todos os demais setores por onde tramitou, foi possível concluir todos os ritos legais em dezembro de 2018, com a assinatura do Contrato nº 41/2018, firmado entre a ANTT e a empresa escolhida, a Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz - FEALQ, vinculada a Universidade de São Paulo – USP, nos termos do Processo nº 50501.326261/2018-11, cujo extrato foi publicado no Diário Oficial da União de 04 de janeiro de 2019.



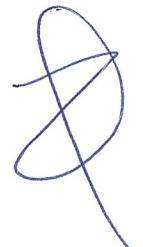
19. Assim, a partir desse momento, a entidade contratada passou a subsidiar a Agência na revisão e estabelecimento da metodologia e atributos para cálculo dos pisos mínimos, no levantamento e composição dos custos dos insumos que serão utilizados nos cálculos, na verificação da aderência dos pisos mínimos a realidade do mercado, na definição de regras gerais e específicas para os diferentes mercados de transporte de cargas existentes no país, entre outras atividades.

20. Entretanto, tendo em vista a exiguidade do tempo para promover uma revisão da Resolução ANTT nº 5.820/18, dada a importância e complexidade do tema já descritos nos itens anteriores, e a necessidade de aplicação dos instrumentos e procedimentos previstos nas normas que estabelecem os procedimentos regulatórios da ANTT, entre os quais destaca-se a Resolução ANTT nº 5.624/17, que dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social – PPCS, a ANTT não teve tempo suficiente para cumprir o prazo legal de até 20 de janeiro para a publicação de uma nova tabela, que seria aplicável até o fim do primeiro semestre do ano corrente.

21. Desta forma, impõe-se a necessidade de aplicação da previsão legal estabelecida no §2º do artigo 5º da Lei nº 13.703/2018, ajustando-se os valores vigentes dos pisos mínimos da Resolução ANTT nº 5.820/18 pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Em resumo, conforme demonstrado pela SUROC, a revisão da Resolução ANTT nº 5.820/18 é tarefa que se reveste de grande complexidade, fato que exigiu a contratação de entidade especializada para o apoio do corpo técnico da ANTT, cujo respectivo procedimento, também complexo, só restou ultimado em dezembro de 2018 com a assinatura do Contrato 041/2018, sendo que a publicação do respectivo extrato contratual se deu apenas em 04 de janeiro de 2019. Assim, resta inviabilizada a edição da norma reclamada pelo parágrafo 1º do artigo 5º da Lei nº 13.703/2018 até o próximo dia 20 de janeiro, o que faz incidir o comando abrigado no subsequente parágrafo 2º, implicando na correção da tabela vigente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Nestes termos, esclarece-se na citada nota técnica a forma como foi efetivada a alteração dos patamares vigentes, confira-se (fl. 366, item 22):



MLG

22. *Em atendimento ao disposto no §2º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, propõe-se a aplicação do valor do IPCA relativo ao período acumulado do mês de junho a dezembro de 2018, cujo valor apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE foi de 2,39%, sobre o valor dos insumos utilizados no cálculo da tabela de frete da Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, alterada pelas Resoluções ANTT nº 5.827/2018 e 5.835/2018. Vale ressaltar o preço do óleo diesel já sofreu reajustes com as atualizações e, portanto, o valor deste insumo especificamente foi reajustado somente com o IPCA do mês de dezembro/2018 (0,15%), já que a última atualização se deu em 20 de novembro de 2018.*

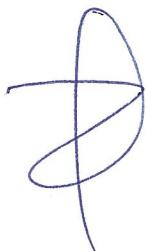
Tabela: Valor acumulado do IPCA

Mês	IPCA
Jun/18	1,26
Jul/18	0,33
Ago/18	-0,09
Set/18	0,48
Out/18	0,45
Nov/18	-0,21
Dez/18	0,15

Fonte: IBGE 2018

Deste modo, a atualização da tabela vigente pelo IPCA, nos termos do artigo 5º, § 2º da Lei nº 13.703/2018, é determinação legal, não cabendo à ANTT optar ou não por sua implementação, aplicando-se à hipótese em exame o entendimento já fixado no Parecer nº 01136/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, exarado quando da edição da Resolução nº 5.820/2018, segundo o qual a normatização da questão “não deixa margem de discricionariedade à Agência para optar ou não pelo estabelecimento de tabela de preços vinculante para o frete rodoviário”.

Por outro lado, defende a SUROC a dispensabilidade da Análise de Impacto Regulatório, nos seguintes termos (Nota Técnica 003/2019, fl. 367):



MLG

“23. Acrescente-se ainda que a Resolução ANTT nº 5.810/2018 estabelece que a Análise de Impacto Regulatório - AIR é um instrumento de apoio à tomada de decisões da Diretoria Colegiada, tendo por objetivos:

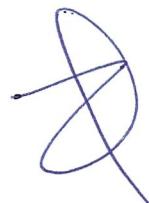
- a) auxiliar a Diretoria na escolha da melhor opção regulatória quanto à edição de atos normativos e decisórios;
- b) explicitar o problema que se pretende solucionar;
- c) suscitar discussões quanto aos impactos das atividades de regulação desempenhadas pela ANTT;
- d) documentar as opções consideradas no desenvolvimento de ato normativo ou decisório; e
- e) construir registro acerca do processo decisório/regulatório.

24. Complementarmente, a Deliberação nº 85, de 23 de março de 2016, estabelece em seu § 4º do art. 30º, que a Diretoria Colegiada poderá dispensar de ofício, desde que motivadamente, a apresentação da AIR junto aos processos, assim como poderá solicitá-la nos casos em que não houver obrigatoriedade.

25. Assim, considerando o disposto nos itens anteriores e que a proposta em tela trata-se do cumprimento da obrigação direta e objetiva estabelecida para cumprimento da ANTT, nos termos do §3º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, sugere-se submeter a Diretoria a dispensa da realização da Análise de Impacto Regulatório.”

Neste ponto assiste razão à área técnica, pois como se trata de aplicação imperativa de comando legal, sem qualquer margem de discricionariedade, conforme definido pela Procuradoria em questão análoga, mostra-se dispensável, nesta questão específica e limitada da atualização da tabela vigente pelo IPCA, a realização da Análise de Impacto Regulatório.

Além disso, a Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, que trata do Processo de Participação e Controle Social – PPCS no âmbito da ANTT, estabelece, em seu artigo 7º, inciso III, que a edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais, como se dá neste caso, não são obrigatoriamente submetidas a Audiência Pública ou Consulta Pública, razão pela qual, conforme defendido pela área técnica, também se mostra dispensável a participação social neste momento, exatamente como se procedeu quando da edição de anteriores modificações de natureza similar, operadas por meio das Resoluções nº 5.827/2018 e nº 5.835/2018 (fls. 237 e 302/303).



MLG

Por derradeiro, no que se refere à proposta de delegação de competência à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC para a promoção das alterações exigidas nos casos de oscilação dos preços médios do óleo diesel ou reajustes pelo IPCA, formulada no item 28 da Nota Técnica 003/2019, “*com o intuito de reduzir a burocracia e agilizar os ajustes necessários nos valores das tabelas de frete*” (fl. 368), nada obstante a aparente pertinência da proposta, paira sobre ela certa dúvida quanto a sua higidez jurídica.

Com efeito, assim dispõe o artigo 11, VIII, do Regimento Interno da ANTT:

Art. 11. À Diretoria da ANTT compete, em regime de Colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Autarquia, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da ANTT;

Portanto, é certo que compete à Diretoria o exercício do poder normativo da ANTT.

Por outro lado, reproduza-se as disposições legais que abrigam a matéria que se quer delegar:

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o caput deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese de a norma a que se refere o caput deste artigo não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.



MLG

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir do dia 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, sendo anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas entre 30 de maio de 2018 e 19 de julho de 2018.

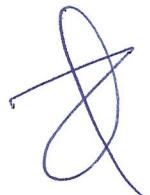
§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte. (sublinhamos)

Vê-se que os dispositivos transcritos trazem a palavra “norma” como a espécie do preceito que será editado para dar cumprimento à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, tanto nas hipóteses de edição do ato inaugural da execução da política, como nas situações de alterações desse mesmo ato. Portanto, paira dúvida quanto à possibilidade jurídica da delegação pretendida, pois se poderá entender que mesmo nas hipóteses ventiladas (alteração por variação do óleo diesel ou aplicação do IPCA) estará sendo exercitado o Poder Normativo da Agência, atraindo-se, por conseguinte, a vedação contida no artigo 13, I, da Lei nº 9.784/99, *in verbis*:

Art. 13. Não podem ser objeto de delegação:

I - a edição de atos de caráter normativo;

Em razão dessa dúvida jurídica, não se mostra recomendável a aprovação da delegação em comento nesta oportunidade. Por sua vez, propõe-se que referida incerteza seja sanada mediante consulta formulada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC diretamente à Procuradoria Federal Junto à ANTT, imediatamente após a presente deliberação do Colegiado.



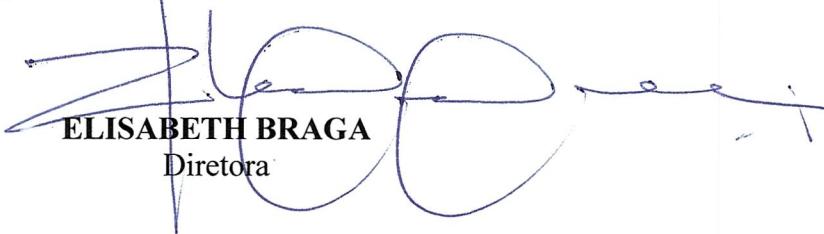
MLG

Diante do exposto, e considerando a manifestação técnica citada (Nota Técnica nº 003/2019), cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato², esta Diretoria entende presentes os elementos necessários para **autorizar a alteração** do Anexo II da Resolução n.º 5.820, de 30 de maio de 2018.

III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** por aprovar a **anexa** minuta de Resolução, de modo a promover a **alteração** do Anexo II da Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, proposta pela SUROC (fls. 371/375), em razão do disposto no parágrafo 2º do artigo 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018.

Brasília, 17 de janeiro de 2019.



ELISABETH BRAGA
Diretora

ENCAMINHAMENTO:

À Secretaria-Geral (**SEGER**), para prosseguimento do feito.

Em 17 de janeiro de 2019.



Márcio Luís Galindo
SIAPE: 21312066
Assessoria DEB

² Lei nº 9.784, de 1999:

(...)

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:
(...)

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

(...)

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato. (destacou-se)