

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 800, DE 2017 **(Do Poder Executivo)**

Mensagem nº 345/17
Aviso nº 410/17 – C. Civil

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação desta e das Emendas de nºs 1, 3, 18, 19 e 25, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 44, de 2017, adotado; e pela rejeição das Emendas de nºs 2, 4 a 17, 20 a 24 e 26 a 34 (Relator: DEP. JOSÉ ROCHA e Relator-Revisor: SEN. LÚCIA VÂNIA).

DESPACHO:
AO PLENÁRIO PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (34)
- 1º Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Parecer do relator
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 44, de 2017, adotado

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT poderá realizar, de comum acordo com as concessionárias, a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais cujos contratos prevejam concentração de investimentos em seu período inicial, uma única vez, observadas as diretrizes estabelecidas nesta Medida Provisória e na regulamentação específica do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que definirá os termos e as condições para:

I - a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observados as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato; e

II - a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

a) de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado;

b) da redução do prazo de vigência do contrato; ou

c) da combinação dos critérios a que se referem as alíneas “a” e “b”.

§ 1º A concessionária poderá manifestar interesse em aderir à reprogramação de investimentos de que trata o **caput** no prazo de um ano, contado da data de publicação desta Medida Provisória.

§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de quatorze anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do **caput**.

§ 3º Manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação de que trata o § 1º, as partes firmarão, na sequência, aditivo contratual que discipline a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos, conforme ajustado entre as partes e conforme as condições e prazos estabelecidos nesta Medida Provisória.

§ 4º A suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes cessará caso, por qualquer motivo, não seja firmado o termo de reprogramação de investimentos e serão aplicados os reajustes e as correções previstos originalmente nos contratos de concessão.

§ 5º O cálculo do redutor tarifário referido na alínea “a” do inciso II do **caput** será realizado com base no valor presente que seria descontado caso houvesse aplicação imediata do mecanismo redutor previsto no contrato.

§ 6º A reprogramação de que trata o inciso I do **caput** priorizará a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda, conforme critérios técnicos adotados pela ANTT.

§ 7º Após firmado o termo de reprogramação de investimentos, a concessionária não poderá pleitear a relicitação prevista no Capítulo III da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 8º Do termo de reprogramação de investimentos constará obrigatoriamente o novo cronograma de investimentos pactuado, cujo descumprimento de qualquer das etapas acarretará a incidência das sanções contratuais e legais.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-B. A realização de transporte rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos depende de inscrição do transportador no RNTRC em categoria específica na forma estabelecida pela ANTT.

§ 1º As condições para a realização do transporte rodoviário de produtos perigosos de que trata o **caput** se aplica a transportadores remunerados e de carga própria.

§ 2º Os requisitos para a inscrição no RNTRC de transportadores de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos serão estabelecidos em regulamento da ANTT.

§ 3º Os transportadores a que se referem o § 2º deverão efetuar sua inscrição no prazo de um ano, contado da data de publicação do regulamento da ANTT.” (NR)

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de setembro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

Brasília, 11 de Setembro de 2017

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Temos a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência a anexa minuta de Medida Provisória, que estabelece critérios para a celebração de aditivos relativos à reprogramação de investimentos nos contratos de parceria do setor rodoviário.
2. A proposta tem o objetivo de conferir condições para a continuidade da prestação de serviços em concessões rodoviárias que preveem a execução de investimentos no início do contrato, como as concessões da 3ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), licitadas entre 2012 e 2014. Tais modelagens, formuladas sob a perspectiva de crescimento econômico acelerado, guardaram objetivo político de adiantar investimentos, em face de um cenário de abundância de recursos financeiros. Os contratos preveem a obrigação de duplicação integral dos trechos das rodovias concedidas no curto espaço de tempo de 5 anos a contar do início da concessão.
3. Com o início dos contratos, ao contrário do que se projetava para a economia brasileira, o que se constatou foi uma grave deterioração das variáveis macroeconômicas no cenário nacional nos últimos anos, com dois anos sucessivos de quedas expressivas no Produto Interno Bruto (PIB), de 3,8% em 2015 e 3,6% em 2016. Esse cenário trouxe restrições à liquidez financeira de outrora, inviabilizando a tomada de empréstimos de longo prazo nas condições veiculadas quando da elaboração do Programa de Investimentos em Logística – PIL. À época da realização dos leilões dos sistemas rodoviários em questão, o Brasil passava por período de forte crescimento econômico, tendo registrado crescimento médio anual do PIB de aproximadamente 4% no período 2010-2013. A crise econômica atingiu fortemente a modelagem prevista para esses contratos, a partir das já mencionadas quedas no PIB.
4. A retração econômica acarreta prejuízos às concessões rodoviárias em diferentes frentes. Primeiramente, a geração de receita por parte da concessão é drasticamente afetada devido à queda do volume de tráfego geral da rodovia. Esse movimento é ainda mais acentuado sobre os veículos pesados, os quais possuem forte elasticidade em relação ao comportamento do PIB, além de responderem pelos maiores multiplicadores tarifários. Destarte, a arrecadação das concessões vem se descolando sobremaneira das projeções realizadas quando da elaboração dos estudos de viabilidade que orientaram os lances ofertados nos leilões realizados. Em segundo lugar, houve impacto na capacidade de captação de recursos financeiros por parte das concessionárias de serviço público. Em grande medida como consequência do primeiro efeito, os projetos passaram a não mais atender às condicionantes previstas nas políticas operacionais dos bancos financiadores, resultando na limitação do volume de recursos passíveis de financiamento.
5. Nesse sentido, além de todas as dificuldades operacionais e técnicas que tal exigência

pudesse ocasionar, quando um grande volume de investimentos concentrados em um curto espaço de tempo, no caso as duplicações, é contextualizado com a grave crise econômica, com os problemas enfrentados pelas concessionárias em relação aos financiamentos e à variação da demanda, percebe-se que o projeto fica, de fato, sujeito a uma vulnerabilidade considerável. Aumenta-se, com isso, o risco do descumprimento das obrigações contratuais pelas concessionárias, o que por sua vez leva à aplicação das penalidades respectivas, o que promove o agravamento das condições financeiras da empresa, e o que resulta, ao fim, na paralisação do serviço, em prejuízo aos usuários da via.

6. Dessa forma, a proposta de Medida Provisória traz – no seu art. 1º – a possibilidade de a reprogramação dos investimentos em até 14 (quatorze) anos, permitindo a desconcentração dos investimentos originalmente previstos sem alterar, todavia, o equilíbrio econômico do contrato e o nível de serviço almejado para essas concessões. O ajuste se processará por meio da aplicação do redutor tarifário contratual, denominado Desconto de Reequilíbrio (Fator D), a incidir sobre a tarifa depois de transcorrido o período de execução dos investimentos reprogramados ou sobre o prazo da concessão. A garantia da neutralidade será dada pela compensação do valor presente que seria descontado caso fosse aplicado o redutor conforme previsto contratualmente. Com a desconcentração dos investimentos, conferem-se melhores condições para se atender a condicionantes (*covenants*) dos bancos financiadores, como o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD), permitindo a obtenção de maior percentual de recursos financiados (alavancagem).

7. Importa destacar que diante de outras possibilidades de condução da política pública, quais sejam do avanço para o processo de caducidade, previsto na Lei nº 8.987/1995, ou para a relicitação, trazido pela Lei nº 13.448/2017, a hipótese de reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é, sem dúvida, a melhor do ponto de vista do interesse público. São notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais. É de amplo conhecimento que tais vantagens somente ocorreram em função das condições macroeconômicas vigentes à época, cuja reprodução é pouco provável no curto prazo. Assim, resta evidente que caso esses ativos sejam levados novamente ao mercado, como seria no caso de caducidade ou de relicitação, é esperada a obtenção de condições menos vantajosas aos usuários.

8. Além disso, a proposta apresentada pela Medida Provisória mantém inalterada a matriz de riscos originalmente pactuada, principalmente no que diz respeito à TIR do projeto, demanda de tráfego e quantidades e custos de execução das obras propriamente ditas.

9. A Medida Provisória em tela trata, por fim, de alterações nos dispositivos legais da Lei nº 10.233/2002, incorporadas pelo art. 2º da proposta, tratam-se de inserções que normatizam a necessidade de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) para o transporte de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos. O transportador que atue nessas condições terá até um ano para fazer a sua inscrição no RNTRC, a contar da publicação de regulamentação pela ANTT.

10. Segundo dados finais do recadastramento do RNTRC, realizado entre novembro de 2015 e maio de 2017, o número de transportadores registrados para realizar o transporte remunerado de cargas (TRC) teve uma redução de 53,8% e o número de veículos habilitados teve uma redução de 26,9%. A partir deste cenário, as principais entidades representativas do setor têm argumentado que apesar da redução substancial do número de transportadores não houve uma redução na concorrência e no preço do frete. Alega-se que aumentou a informalidade no TRC por meio de operações realizadas sem o devido registro na ANTT ou realizadas por transportadores, ao passo que aumenta a capacidade de controle e regulação por parte da ANTT. Sendo assim, sem a obrigação de cumprir todas as obrigações do arcabouço normativo da ANTT, esses transportadores podem prestar o serviço de TRC a preços predatórios, alimentando um mercado de concorrência

desleal que prejudica os transportadores que atuam em conformidade com a Lei.

11. Cabe destacar conclusivamente a urgência nas medidas para efetivação da reprogramação do cronograma de investimentos, tendo em vista que as concessões alvo desta Medida Provisória já se encontram em dificuldades financeiras, passando gradualmente a apresentar desempenho incompatível com o previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Nesse sentido, é imediata a necessidade de reprogramação dos investimentos, de forma que as concessionárias possam concentrar seus esforços financeiros em serviços mais prioritários para a manutenção da fluidez e da segurança rodoviária. Ademais, deve-se ressaltar que a fiscalização do transporte remunerado de cargas demanda instrumentos imediatos para combater os crescentes riscos de crescimento dos níveis de informalidade e de evasão fiscal, de modo a tornar a atividade mais eficiente e efetiva.

12. São essas, Senhor Presidente, as razões que nos levam a submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Maurício Quintella Malta Lessa, Dyogo Henrique de Oliveira,
Wellington Moreira Franco***

Mensagem nº 345

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017, que “Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências”.

Brasília, 18 de setembro de 2017.

LEI Nº 13.448, DE 5 DE JUNHO DE 2017

Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III **DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE PARCERIA**

Art. 13. Com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação dos serviços, o órgão ou a entidade competente poderá realizar, observadas as condições fixadas nesta Lei, a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Art. 14. A relicitação de que trata o art. 13 desta Lei ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo.

§ 1º Caberá ao órgão ou à entidade competente, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.

§ 2º Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relicitação é condicionada à apresentação pelo contratado:

I - das justificativas e dos elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas;

II - da renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caso seja posteriormente instaurado ou retomado o processo de caducidade;

III - de declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irreatável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Lei;

IV - da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei;

V - das informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como de todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado.

§ 3º Qualificado o contrato de parceria para a relicitação, nos termos do art. 2º desta Lei, serão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso contra o contratado.

§ 4º Não se aplicam ao contrato de parceria especificamente qualificado para fins de relicitação, até sua conclusão, os regimes de recuperação judicial e extrajudicial previstos na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, exceto na hipótese prevista no § 1º do art. 20 desta Lei.

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a aderência irrevogável e irretroatável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei;

II - a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento;

III - o compromisso arbitral entre as partes com previsão de submissão, à arbitragem ou a outro mecanismo privado de resolução de conflitos admitido na legislação aplicável, das questões que envolvam o cálculo das indenizações pelo órgão ou pela entidade competente, relativamente aos procedimentos estabelecidos por esta Lei.

§ 1º Também poderão constar do termo aditivo de que trata o caput deste artigo e do futuro contrato de parceria a ser celebrado pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a previsão de que as indenizações apuradas nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação;

II - a previsão de pagamento, diretamente aos financiadores do contratado original, dos valores correspondentes às indenizações devidas pelo órgão ou pela entidade competente nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei.

§ 2º As multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente deverão ser abatidas dos valores de que trata o inciso I do § 1º deste artigo, inclusive o valor relacionado à outorga originalmente ofertada, calculado conforme ato do órgão ou da entidade competente.

§ 3º O pagamento ao anterior contratado da indenização calculada com base no § 2º deste artigo será condição para o início do novo contrato de parceria.

Art. 16. São impedidos de participar do certame licitatório da relicitação de que trata esta Lei:

I - o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico (SPE) responsável pela execução do contrato de parceria;

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de relicitação.

Parágrafo único. As vedações de que trata este artigo também alcançam a participação das entidades mencionadas:

- I - em consórcios constituídos para participar da relicitação;
- II - no capital social de empresa participante da relicitação;
- III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

Art. 17. O órgão ou a entidade competente promoverá o estudo técnico necessário de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

§ 1º Sem prejuízo de outros elementos fixados na regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput deste artigo:

- I - o cronograma de investimentos previstos;
- II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;
- III - as estimativas de demanda;
- IV - a modelagem econômico-financeira;
- V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;
- VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;
- VII - o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados.

§ 2º A metodologia para calcular as indenizações de que trata o inciso VII do § 1º deste artigo será disciplinada em ato normativo do órgão ou da entidade competente.

§ 3º Sem prejuízo das disposições do contrato de parceria, o órgão ou a entidade competente poderá consultar os financiadores do contratado sobre possíveis contribuições para os estudos relacionados à relicitação do empreendimento.

§ 4º Quando as condições de financiamento se mostrarem vantajosas para o poder público e viáveis para os financiadores, o órgão ou a entidade competente poderá, consultados os financiadores, exigir a assunção, pela futura SPE, das dívidas adquiridas pelo anterior contratado, nos termos estabelecidos pelo edital.

Art. 18. O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos de que trata o art. 17 desta Lei a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, e fixará prazo de no mínimo 45 (quarenta e cinco) dias para recebimento de sugestões.

Art. 19. Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o art. 17 desta Lei deverão ser encaminhados ao Tribunal de Contas da União, em conjunto com os documentos referidos no art. 14 desta Lei.

Art. 20. Na hipótese de não acudirem interessados para o processo licitatório previsto no art. 13 desta Lei, o contratado deverá dar continuidade à prestação do serviço público, nas condições previstas no inciso II do caput do art. 15 desta Lei, até a realização de nova sessão para recebimento de propostas.

§ 1º Se persistir o desinteresse de potenciais licitantes ou não for concluído o processo de relicitação no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contado da data da qualificação referida no art. 2º desta Lei, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais

e legais pertinentes, revogando o sobrestamento das medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processo de caducidade anteriormente instaurado, na forma da lei.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI).

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IV DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção II Das Diretrizes Gerais

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: [“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

I - depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: [“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

a) (VETADO)

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

d) (VETADO)

e) o transporte aquaviário; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

g) [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

h) [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)](#)

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

IV - depende de permissão: [\(“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

a) transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o *caput* terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO)

.....

.....

Ofício nº 714 (CN)

Brasília, em 20 de dezembro de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Rodrigo Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

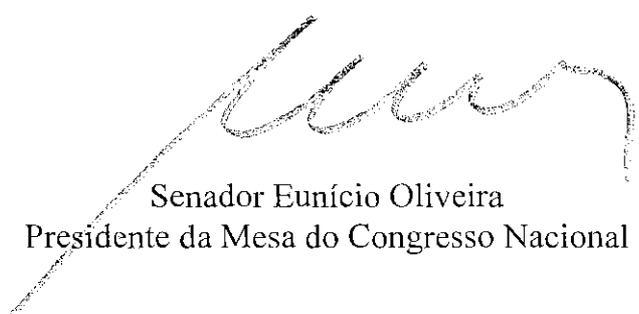
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 800, de 2017, que “Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências”.

À Medida foram oferecidas 34 (trinta e quatro) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2017 (CM MPV nº 800, de 2017), que conclui pelo PLV nº 44, de 2017.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,



Senador Eunício Oliveira
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Secretaria-Geral da Mesa
Folha: 4553
Ass.: J. Mangate
Ortografia: C.N.
SERVID 20/Dez/2017 16:25



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 800**, de 2017, que *"Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Hugo Leal (PSB/RJ)	001; 012; 026
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	002; 003
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	004; 005; 006; 007; 021
Senador José Pimentel (PT/CE)	008; 009; 010; 011
Senador Eduardo Amorim (PSDB/SE)	013
Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	014; 015; 016
Deputado Federal João Gualberto (PSDB/BA)	017
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PV/ES)	018; 019; 020; 024
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	022
Senador Telmário Mota (PTB/RR)	023
Senador José Medeiros (PODE/MT)	025
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	027; 028; 029; 030
Senador Ronaldo Caiado (DEM/GO)	031
Deputado Federal José Guimarães (PT/CE)	032; 033; 034

TOTAL DE EMENDAS: 34

DESPACHO: Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória nº 800, de 2017



[Página da matéria](#)



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº /2017

Acrescenta dispositivos à Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2016, para dispor sobre a responsabilidade das Concessionárias, nas concessões de rodovias federais, em implementar medidas relacionadas à segurança pública no trecho concedido.

Incluem-se, na Medida Provisória nº 800, de 2017, os arts. 3º e 4º, renumerando o atual art. 3º para art. 5º:

Art. 3º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 18.....

Parágrafo único. No caso das concessões de rodovias federais, deverá conter a expressa responsabilidade das concessionárias quanto ao implemento de medidas relacionadas à segurança



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

pública no trecho concedido, conforme diretrizes da Polícia Rodoviária Federal, em especial:

a) desativação, construção, reforma, manutenção e sustentação dos custos de funcionamento das unidades prediais da Polícia Rodoviária Federal;

b) aquisição, instalação e manutenção de equipamentos destinados ao videomonitoramento das rodovias, com sistema de leitura automática de placas (OCR - Optical Character Recognition), telecomunicações, conectividade, interconectados com a rede de dados, em acordo com os padrões estabelecidos em conjunto pela Polícia Rodoviária Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres;

c) execução de ações de publicidade e educação de trânsito em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal;

d) verba anual de reaparelhamento destinada à Polícia Rodoviária Federal, com vistas a suprir as demandas por equipamentos de fiscalização, Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e demais materiais e serviços necessários à adequada atuação plena do órgão, podendo, inclusive, substituir algumas das disposições contidas nas alíneas “a”, “b” e “c”, conforme acordo entre Concessionária, Polícia Rodoviária Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres.” (NR)

“Art. 23.:

.....

XVI – no caso de concessão de rodovias federais, disposições que descrevam a forma de atendimento ao disposto no parágrafo único do art. 18.

.....” (NR)

Art. 31.:

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

*IX – atender às demandas da Polícia Rodoviária Federal relacionadas a informações de passagem de veículos e imagens que não estejam ainda disponibilizadas nos termos do parágrafo único do art. 18, bem como a ações de correção de problemas de engenharia que estejam colocando em risco a segurança do trânsito, ouvida a Agência Nacional de Transportes Terrestres.
” (NR)*

Art. 4º Aplicam-se as disposições contidas no parágrafo único do art. 18 e no inciso XVI do art. 23, ambos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, às prorrogações e relicitações de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos em infraestrutura, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país. Contudo, quando tratamos especificamente das rodovias, esses investimentos não podem ser dissociados da finalidade principal das ações nas rodovias, qual seja, a segurança pública, nesta inserida a segurança viária.

Para as ações de segurança pública nas rodovias federais temos como ente público atuante a Polícia Rodoviária Federal, que tem como competência constitucional o “patrulhamento ostensivo das rodovias federais”. No entanto, essa atuação não pode ser realizada dissociada da Concessão, caso contrário o resultado não será eficiente. Assim, temos nas rodovias concedidas a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Concessionária e da Polícia Rodoviária Federal. Esses entes necessitam atuar em conjunto, com uma única fonte de recursos para a realização das ações de segurança pública.

Com a previsão legal, haverá maior segurança jurídica e estabilidade na atuação da Polícia Rodoviária Federal nas rodovias federais concedidas, assim como maior integração entre as entidades que atuam nessas rodovias. Com investimentos constantes, a Polícia poderá atuar com mais



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

qualidade, especialmente com a utilização de novas tecnologias que possibilitarão o combate ao roubo de cargas, contrabando, tráfico de drogas e de pessoas, acidentes de trânsito e outras ações de segurança pública.

As restrições orçamentárias têm dificultado a atuação da PRF nessas rodovias, que normalmente são as que têm o maior volume de tráfego diário. Desta forma, com a medida proposta haverá um fluxo constante de recursos financeiros e materiais para o combate ao crime e violência no trânsito nas rodovias federais concedidas.

Recentemente a própria PRF noticiou que algumas atividades estavam suspensas, em especial as rondas em todas as rodovias. Seriam priorizados os atendimentos a acidentes com vítimas, os deslocamentos em casos de crime e de auxílios. A PRF disse que os cortes de serviços decorriam de contingenciamento de verbas decretado pelo governo federal em março deste ano, e que buscava diminuir o prejuízo no atendimento de ocorrências emergenciais. Assim, torna-se mais imprescindível que nas rodovias concedidas seja feitos os investimentos necessários para a eficiência da concessão como um todo. Não há como qualificar uma concessão como eficiente se ela não levar em consideração as questões de segurança pública, integrando-se, concessionária, ANTT e PRF para alcançar as metas de redução acidentes e criminalidade nas rodovias federais.

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará a atuação das concessões, razão pela qual contamos com o apoio dos membros da comissão mista.

Sala da Comissão, em 20 de Setembro de 2017.

Deputado **HUGO LEAL**
(PSB/RJ)



Congresso Nacional

**MPV 800
00002**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 20/09/2017	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	<input type="checkbox"/> Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	---	-------------

EMENDA MODIFICATIVA

Altera-se a alínea “a” do inciso II, do artigo 1º, com a seguinte redação:

“II - -----:

a) de redutor tarifário, que incidirá imediatamente com a pactuação da reprogramação;

-----“

JUSTIFICATIVA:

Uma vez repactuada a reprogramação, não há razão para postergar a utilização do redutor tarifário apenas após encerrado o novo cronograma de investimento acordado. Entendemos que os benefícios da reprogramação deverão ser apurados e repassados imediatamente na vigência do novo cronograma, não havendo razão de esperar a sua conclusão.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2017.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
PP/RS



Congresso Nacional

**MPV 800
00003**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 20/09/2017	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

EMENDA ADITIVA

Insira-se na Medida Provisória nº 800 de 18 de setembro de 2017, o § 9, ao Art. 1º, o seguinte texto:

“Art. 1º-----

“§ 9º Sob hipótese alguma, a reprogramação dos investimentos acarretará em majoração das tarifas praticadas pela concessionária.”

----- (NR)

JUSTIFICATIVA:

A proposta do governo em reprogramar os contratos de concessão das rodovias não poderá gerar custos adicionais aos usuários das rodovias, ainda que cumpridas as exigências da Medida Provisória.

Não fica claro no texto que, uma vez cumprida a exigência da alínea “b” (redução do prazo), o concessionário possa sugerir uma repactuação na tarifa de pedágio. Ainda que as intenções sejam a reprogramação com a diminuição da tarifa, a diminuição do prazo ou a combinação das duas formas é necessário impor no texto a impossibilidade de majorar a tarifa.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2017.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
PP/RS



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

0004 ETIQUETA

DATA
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifica-se a alínea “a”, inciso II do artigo 1º da Medida Provisória n. 800, de 2017:

“a) de redutor tarifário, que incidirá a partir da celebração do termo de reprogramação de investimentos.”

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias federais, e estabelece como contrapartida ao novo cronograma a redução das tarifas e/ou a redução do prazo de vigência dos contratos.

De acordo com o texto, a redução da tarifa incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, ou seja, o valor do pedágio só diminuirá ao final das obras nas rodovias. No entanto, tal medida não parece razoável, devendo a redução ser aplicada a partir do momento em que for celebrado o termo de reprogramação.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00005
ETIQUETA

DATA
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifica-se o § 1º do artigo 1º da Medida Provisória n. 800, de 2017:

“§ 1º A concessionária poderá manifestar interesse em aderir à reprogramação de investimentos de que trata o caput no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta Medida Provisória.”

JUSTIFICATIVA

A medida provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões rodoviária federais, e deve obedecer aos requisitos constitucionais de urgência e relevância, conforme previsto no artigo 62 da Constituição Federal. Considerando o argumento de que a medida é essencial para a manutenção dos investimentos, os quais encontram-se parados, causando transtornos aos usuários das rodovias, não parece razoável o prazo de um ano para que as empresas interessadas manifestem seu interesse em aderir à reprogramação.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00006
ETIQUETA

DATA
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifica-se a alínea “b”, inciso II do artigo 1º da Medida Provisória n. 800, de 2017:

“b) da redução do prazo de vigência do contrato em, no mínimo, 5 (cinco) anos.”

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias federais, e estabelece como contrapartida ao novo cronograma a redução das tarifas e/ou a redução do prazo de vigência dos contratos, que hoje é de 30 (trinta) anos.

No entanto, o texto da medida não estabelece uma redução mínima quanto ao prazo de que trata a alínea “b”, inciso II, do artigo 1º da Medida Provisória. Necessário, portanto, definir uma quantidade mínima de anos em que será reduzido o prazo de vigência dos contratos das concessionárias que aderirem à reprogramação.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00007
ETIQUETA

DATA
20/ 09 /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o § 2º do artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, para que passe a constar a seguinte redação :

“§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de **dez anos** e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação da alternativas a que se referem o inciso II do caput.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória permite mudanças nos contratos de concessão de rodovias, tendo como uma das medidas principais, a possibilidade de aumentar para até 14 anos a reprogramação do cronograma de investimentos, como o prazo para duplicação das rodovias, por exemplo.

Considerando que o contrato de concessão original, assinado pelas empresas concessionárias e que está em vigor hoje, prevê que o prazo para duplicação das rodovias seja de 5 anos, o aumento do prazo para 14 anos pode ser considerado demasiadamente longo.

Brasília, de de 2017.



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017

EMENDA MODIFICATIVA

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 6º

.....

II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelas agências de regulação dos transportes terrestre e aquaviário e de aviação civil e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

.....”(NR)

“Art. 15-A. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil orientará o cumprimento das diretrizes de descentralização e deliberará sobre os segmentos da infraestrutura e das estruturas operacionais do Sistema Federal de Viação, sob a sua jurisdição, a serem administrados:

I - diretamente por entidades públicas federais;

II - por delegação aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

III - mediante outorga de autorização, concessão ou permissão.”(NR)

“Art. 16-A. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil estabelecerá diretrizes, nos termos e nos limites da legislação vigente, sobre a política tarifária a ser exercida nas outorgas de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob sua jurisdição.

Parágrafo único. As diretrizes a que se refere o caput conterão, necessariamente, definições sobre:

I – critérios uniformes para a cobrança de pedágio ao longo das rodovias federais;



II – critérios para reajustamento e revisão de tarifas de prestação de serviços de transporte.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Por meio desta Emenda, buscamos incorporar às alterações à Lei nº 10.233, de 2001, alguns ajustes que atualizem em função no atual organograma ministerial, visto que não mais existem as Secretarias de Portos e de Aviação Civil, e o novo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil assumiu as suas funções. Ademais, é fundamental explicitar as prerrogativas da Pasta no que se refere a fixação de critérios e diretrizes a serem observados pela ANTT e ANTAQ no exercício de suas funções de agências reguladoras.

Sala da Comissão, de de 2017.

Senador José Pimentel
PT – CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017

EMENDA MODIFICATIVA

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 17-A. Cabe ao Poder Concedente:

I – formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais dos transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário, da marinha mercante, portos e vias navegáveis;

II – promover o planejamento estratégico dos meios de transporte sob sua jurisdição, estabelecendo as diretrizes para sua implementação e definindo as prioridades dos programas e dos investimentos;

III – elaborar o plano geral de outorgas para exploração da infraestrutura e prestação de serviços de transporte sob sua jurisdição;

IV – editar atos de outorga e extinção de direito de exploração dos serviços e de infraestrutura de que trata esta Lei;

V – celebrar contratos de concessão para a prestação dos serviços ou de exploração de infraestrutura de que trata esta Lei;

VI – definir as diretrizes para a elaboração do edital e promover as licitações para a celebração de contratos de concessão para a prestação de serviços ou de exploração de infraestrutura, incluindo seus objetivos, os objetos da licitação e o cronograma das outorgas.

§ 1º No exercício das competências referidas nos incisos III, IV e V o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil ouvirá previamente a ANTT ou ANTAQ, conforme o caso.

§ 2º A celebração de contratos e a expedição de atos autorizativos de que tratam os incisos IV e V do caput deste artigo poderão ser delegadas à ANTT ou à ANTAQ, respectivamente.



§ 3º A licitação definida no inciso VI do caput será disciplinada e seus procedimentos operacionalizados pela ANTT ou pela ANTAQ, conforme o caso.”(NR)

“Art.22.

§ 1º A ANTT articular-se-á com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....”(NR)

“Art. 23.

§ 1º A ANTAQ articular-se-á com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....”(NR)

“Art. 24.

.....

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, em consonância com as políticas estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V - editar, mediante delegação do Poder Concedente, conforme definido no art. 2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, atos de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre e gerir os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

.....

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após comunicação prévia, com antecedência mínima de quinze dias úteis, aos Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da Fazenda;



.....”(NR)

“Art. 25.

I – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

.....

III – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a construção e a exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

.....

§ 2º Os atos previstos nos incisos I e III do caput deste artigo são aqueles definidos pelos art. 38 a 53 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, no que não conflitarem com a legislação específica do setor, incluindo a elaboração de todos os documentos previstos nesses dispositivos.”(NR)

“Art. 26.

.....

I – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

.....

VI – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

.....

§ 1º Os atos previstos nos incisos I e VI do caput deste artigo são aqueles definidos pelos art. 38 a 53 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, no que não conflitarem com a legislação específica do setor, incluindo a elaboração de todos os documentos previstos nesses dispositivos.

.....

§ 3º A ANTT articular-se-á com os Governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VII do caput, no tocante às



rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

.....”(NR)

“Art. 27.

.....

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, em consonância com as políticas estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar, mediante delegação do Poder Concedente, atos de outorga de permissão e autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

.....

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

.....

XV - promover os procedimentos licitatórios, julgar as licitações e, mediante delegação do Poder Concedente, celebrar os contratos de concessão para a exploração dos portos organizados, em obediência ao disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

.....

XXV - celebrar, mediante delegação do Poder Concedente, atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

.....”(NR)



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda resgata propostas que foram aprovadas pela CCJC do Senado ao aprovar o PLS nº 52, de 2013, que trata das Agências reguladoras e suas competências, restabelecendo ao Ministério as competências de poder concedente e definidor, no âmbito do Conit, das políticas públicas setoriais.

O atual desenho produz situações de potenciais conflitos de interesse, mantendo na esfera das Agências tanto a capacidade fiscalizatória e regulatória, quanto a de poder de outorga e gestão dos contratos de concessão.

Assim, para que essa questão seja superada, como já o foi no caso da ANEEL, desde 2004, e como a CCJC do Senado aprovou em 2016, impõe-se o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, de de 2017.

Senador José Pimentel
PT – CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017

EMENDA MODIFICATIVA

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 28. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstas nos art. 13 e 14, visando a que:

.....”(NR)

“Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infraestruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil ou pela respectiva Agência, no estrito âmbito de suas competências.”(NR)

“Art. 30.”

§ 1º A transferência da titularidade da outorga só poderá ocorrer com prévia e expressa autorização do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante proposta da respectiva Agência de Regulação, observado o disposto na alínea “b” do inciso II do art. 20.

.....”(NR)

“Art. 31. Com vistas à promoção da concorrência e à eficácia na implementação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados, a ANTAQ, a ANTT e os órgãos de defesa da concorrência devem atuar em estreita cooperação, na forma da lei.”(NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pela ANTT ou pela ANTAQ, cada qual no estrito âmbito de sua



competência, obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares.” (NR)

“Art. 34-A. As concessões outorgadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada pela legislação vigente.”(NR)

“Art. 38. As permissões a serem outorgadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida pela legislação vigente.”(NR)

“Art. 39.....

.....

VIII - procedimentos padronizados e demonstrações contábeis específicas, para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

.....”(NR)

“Art. 41. Em função da evolução da demanda, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.”(NR)

“Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.”

“Art. 78-A.

.....

§ 3º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de transporte rodoviário ou ferroviário, caberá ao



Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante proposta da ANTT.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Por meio desta Emenda, buscamos incorporar às alterações à Lei nº 10.233, de 2001, alguns ajustes que atualizem em função no atual organograma ministerial, visto que não mais existem as Secretarias de Portos e de Aviação Civil, e o novo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil assumiu as suas funções. Ademais, é fundamental explicitar as prerrogativas da Pasta no que se refere a fixação de critérios e diretrizes a serem observados pela ANTT e ANTAQ no exercício de suas funções de agências reguladoras.

Além disso, propomos ajustes complementares em função da necessidade de superação de conflitos de competência e imprecisões existentes na Lei 10.233, de forma a que Ministério e Agências possam melhor exercer suas competências relativas à gestão de contratos de concessão, permissões e autorizações.

Sala da Comissão, de de 2017.

Senador José Pimentel
PT – CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017

EMENDA MODIFICATIVA

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 68-AA adoção de ato normativo ou decisão de repercussão geral pelas ANTT e ANTAQ será precedida da realização de avaliação de impacto regulatório - AIR.

§ 5º O regulamento disporá sobre o conteúdo da AIR e sobre os quesitos a serem objeto de exame conclusivo pelo órgão técnico, e sobre os casos em que poderá ser dispensada.

§ 1º. A AIR conterá, obrigatoriamente, informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo ou decisão de repercussão geral, devendo contemplar, sempre que aplicável, análise multicritério dos respectivos impactos, tanto no que se refere a custos quanto a benefícios, observado o disposto em regulamento.

§ 2º O relatório de AIR será submetido à apreciação prévia de órgão técnico definido no regimento da Agência Reguladora, o qual não poderá ter participação em sua elaboração, que sobre ele emitirá parecer conclusivo a ser submetido ao Conselho Diretor ou Diretoria Colegiada da Agência.

§ 3º O parecer do órgão técnico sobre o relatório de AIR manifestar-se-á sobre a adequação da proposta de ato normativo ou decisão aos objetivos pretendidos, indicando se os impactos referidos no § 1º recomendam a sua adoção, e, quando for o caso, os ajustes necessários, e integrará a documentação a ser disponibilizada aos interessados durante a realização de consulta pública, quando o Conselho Diretor ou Diretoria Colegiada decidir pela continuidade do procedimento administrativo.

§ 4º A manifestação do órgão técnico e o relatório da AIR abordarão, quando pertinente, as alternativas de caráter não normativo à não adoção do ato ou decisão.”



JUSTIFICAÇÃO

A MPV 800, ao promover alterações à Lei 10.233/01, deixou de promover a necessária homogeneização de critérios quanto ao processo decisório no âmbito da ANTT e ANTAQ, visto que a recente edição da MPV 791 contemplou a necessidade de que os atos regulatórios da Agência Nacional de Mineração sejam precedidos de Análise de Impacto Regulatório.

Nesse sentido, a presente emenda propõe a inclusão de artigo naquela Lei que trate do tema, mas de forma mais completa do que o previsto na MPV 791, e observando a redação contida na proposta do Relator do PLS 52, de 2013, aprovada pela CCJC, haja vista a insuficiência, também, do texto aprovado naquela ocasião pela Comissão do Desenvolvimento Nacional.

Dessa maneira, estaremos dando ao tema tratamento adequado e consistente com as melhores práticas internacionais.

Sala da Comissão, de de 2017.

Senador José Pimentel
PT – CE



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº /2017

Acrescenta dispositivos à Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2016, para dispor sobre a isenção de pedágio em rodovias federais para veículos do serviço público de transporte coletivo de passageiros previstos nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Incluem-se, no art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, os §§ 9º e 10º, com a seguinte redação:

“Art. 1º -

.....

§ 9º É garantida, aos veículos do serviço público de transporte coletivo de passageiro, previstos nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a isenção na tarifa de pedágio de concessões rodoviárias federais.”



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

§ 9º Para a manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão, a isenção tarifária prevista no § 8º poderá implicar a revisão tarifária do pedágio.

§ 10. A partir da data de entrada em vigor da isenção tarifária de que trata o § 8º deverá haver a redução do valor da tarifa do transporte público na linha beneficiada.

JUSTIFICAÇÃO

O ano de 2017 e os seguintes serão difíceis para toda sociedade brasileira, em face do atual cenário econômico degradante, o que certamente exigirá um esforço grande de todos para vencer este desafio.

Esse cenário negativo vitimou milhões de brasileiros que perderam seus empregos e estão enfrentando dificuldades para sua subsistência e de suas famílias, inclusive quanto a sua mobilidade na busca de novo emprego.

É notório que a baixa mobilidade urbana afeta diretamente a população de baixa renda e provoca efeitos desastrosos como a redução das oportunidades de emprego e a dificuldade de acessos aos serviços básicos, como saúde e educação, destruindo qualquer perspectiva de crescimento social.

No Brasil, a maioria da população que utiliza o transporte público reside ou trabalha em cidades situadas em regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões.

As ligações entre essas cidades situadas nessas regiões e até a metrópole principal são realizadas através de rodovias federais, as quais, em alguns casos, são objeto de concessão rodoviária.

Assim, os veículos que prestam o transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano nas linhas nessas regiões e que trafegam na rodovia federal são obrigados a pagar a tarifa do pedágio.

Dessa forma, esse custo da tarifa de pedágio pela utilização da rodovia impacta diretamente o valor da tarifa do transporte público coletivo de



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

passageiros, paga pelos usuários que residem ou trabalham nessas regiões e que necessitam desse serviço público essencial para os seus deslocamentos diários.

Considerando que o transporte público coletivo é um direito social (artigo 6º da CF) e garante o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF) propomos a presente emenda, a qual possibilitará a redução do valor da tarifa paga pela maioria dos usuários que residem ou trabalham nas regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões, composto na sua grande maioria por pessoas de baixo poder aquisitivo.

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará o transporte coletivo em rodovias federais que são objeto de concessão.

Sala da Comissão, em 20 de Setembro de 2017.

Deputado **HUGO LEAL**
(PSB/RJ)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/09/2017	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017.
---------------------------	---

Autor Senador Eduardo Amorim	Nº do Prontuário
---	-------------------------

1. ___ Supressiva 2. ___ Substitutiva 3. x Modificativa 4. ___ Aditiva 5. ___ Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda nº

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017:

“§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de oito anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do *caput*.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda em apreço tem por fim reduzir para oito anos a realização do cronograma de investimentos originalmente assumido. O prazo previsto inicialmente na Medida Provisória, de 14 anos, é muito longo e traz sérios prejuízos à população.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00014 ETIQUETA

DATA
20/09/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR: **DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES**

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se a alínea “a” do inciso II do artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, para que passe a constar a seguinte redação :

“a) de redutor tarifário, que incidirá imediatamente após manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação.”

JUSTIFICATIVA

O texto original da Medida Provisória prevê que a redução da tarifa incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, ou seja, o valor do pedágio só diminuirá ao final das obras nas rodovias. No entanto, a diminuição da tarifa deve ser aplicada imediatamente após manifestação da empresa concessionária em aderir à reprogramação, como forma de compensação pela reprogramação dos investimentos.

DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES
Brasília, 20 de setembro de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00015 ETIQUETA

DATA
20/09/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR: **SERGIO VIDIGAL – PDT/ES**

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta-se o § 9º ao artigo 1º:

“§ 9º A reprogramação de que trata o *caput* deste artigo não será admitida caso exista processo de caducidade instaurado.”

JUSTIFICATIVA

A Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, prevê que a inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais (art. 38).

O acréscimo do parágrafo 9º visa proibir a reprogramação nos casos de empresas concessionárias que não estejam cumprindo o disposto no parágrafo 1º do artigo 38 da referida Lei n. 8987/95.

DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES
Brasília, 20 de setembro de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00016 ETIQUETA

DATA
20/09/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR: **DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES**

Nº PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o § 2º do artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, para que passe a constar a seguinte redação :

“§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de **dez anos** e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação da alternativas a que se referem o inciso II do caput.”

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória permite mudanças nos contratos de concessão de rodovias, tendo como uma das medidas principais, a possibilidade de aumentar para até 14 anos a reprogramação do cronograma de investimentos, como o prazo para duplicação das rodovias, por exemplo.

Considerando que o contrato de concessão original, assinado pelas empresas concessionárias e que está em vigor hoje, prevê que o prazo para duplicação das rodovias seja de 5 anos, o aumento do prazo para 14 anos pode ser considerado demasiadamente longo.

DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES

Brasília, 20 de setembro de 2017.

PROPOSTA DE EMENDA Nº À MPV 800/2017.

(Do Sr. Deputado João Gualberto)

Propõe Emenda ao texto da MPV
800/17.

Art. 1º - Acrescentem-se os Parágrafos 9º e 10 ao Caput do Artigo 1º da Medida Provisória Nº 800/2017:

"Art. 1º

§ 9º É vedada a reprogramação de investimentos de empresas signatárias de acordo de leniência, mesmo que tais companhias tenham participação minoritária no capital social da sociedade optante;

§ 10. O valor a ser reprogramado nos termos desta Medida Provisória não poderá ultrapassar 25% do valor total originalmente contratado".

Art. 2º - A alínea a do Inciso II do Art. 1º da Medida Provisória Nº 800/2017 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

II -

a) de redutor tarifário, que incidirá imediatamente após a contratação da reprogramação;"

JUSTIFICAÇÃO

1. A edição da Medida Provisória 800, de 18 de Setembro de 2017 veio estabelecer diretrizes e regramentos para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, dando à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT a autonomia para tais negociações.

2. Tendo-se em vista inúmeros casos de expressivos danos ao erário por conta de negociações mal feitas entre o poder público a presente emenda vem a trazer um limite de reajuste dos contratos em questão.

3. Tal limite, caso venha a ser aprovado, seguramente serviria de garantia aos interesses do Poder Público e, além do mais, faria com que as empresas concessionárias prezassem pela eficiência em seus serviços, posto que os reajustes dos contratos não mais seriam livremente negociados. Tais empresas seguramente dedicariam muito mais empenho à correta e eficiente execução de suas atividades, de forma a preservar a rentabilidade de seus empreendimentos.

4. Além disso, vale ressaltar a previsão a ser incluída no Artigo 1º da Medida Provisória pelo § 9º, e que impediria que empresas que, por livre e espontânea vontade de seus controladores, tiverem optado pela adesão a Acordo de Leniência, de serem beneficiadas pela reprogramação prevista no texto em análise.

5. Tendo-se em vista confissão, por parte de tais Pessoas Jurídicas, de que atentaram contra o Patrimônio Público, não seria justo que tais empresas pudessem, ainda, receber benefícios eventualmente provenientes de uma renegociação dos termos contratuais que haviam sido firmados com o poder público.

6. Por fim, a modificação proposta no quesito do redutor tarifário viria a garantir que sua incidência fosse imediata e garantisse a plena execução dos termos acordados nos procedimentos de reprogramação, evitando atrasos e prorrogações indevidas e desnecessárias.

Sala das Sessões, em de de 2017.

Deputado JOÃO GUALBERTO

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o presente art. 2º na Medida Provisória nº 800, de 2017, com a seguinte redação, renumerando-se os artigos seguintes:

Art. 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, após a celebração do termo de reprogramação de investimento, com o novo cronograma pactuado, a que se refere o artigo anterior, com base na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, publicará em seu sítio eletrônico o respectivo extrato para conhecimento do público em geral e dos órgãos de controle e fiscalização, dados comparativos sobre o cronograma inicial que deixou de ser executado e o repactuado, com os respectivos prazos para execução.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta atende ao princípio da transparência estabelecido pela Lei do Acesso a Informação, como forma de esclarecer a opinião pública e aos órgãos de controle, todas as informações que levaram à prorrogação dos investimentos que deixaram de ser efetuados, assim como as informações sobre o novo cronograma, como forma de tranquilizar a opinião pública sobre essa necessidade.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade não divulgar as razões dessa repactuação de investimentos, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, de setembro de 2017

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

PV/ES

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o presente § 9º ao art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, com a seguinte redação:

Art. 1º

§ 9º Constatado o descumprimento de qualquer investimento inicialmente previsto no cronograma assumido pela concessionária, independentemente de quem deu causa, a cobrança pelo pedágio será imediatamente suspensa, e só retomada após a comprovação técnica do seu reinício, sob pena de rescisão contratual.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta vai ao socorro dos milhares de usuários dessas concessões de serviços públicos no Brasil inteiro, que se sentem lesados por essas concessionárias, que continuam cobrando os pedágios, mesmo com a interrupção dos investimentos e melhorias inicialmente previstos, nos respectivos contratos de concessões.

Como exemplo, cito a duplicação da BR 101, no meu Estado do Espírito Santo, onde é público e notório que os investimentos iniciais ali previstos estão suspensos há bastante tempo, entretanto, a concessionária ECO101, continua cobrando normalmente o pedágio, como se nada tivesse acontecido, e pior, com o beneplácito do Governo Federal.

É inadmissível que o poder público se mantenha inerte a tamanho absurdo.

É claro que o Código de Defesa do Consumidor pode ser aplicado a esses casos, porém, o prejudicado ou prejudicados só estarão isentos do pagamento do pedágio, caso ingressem na Justiça pleiteando esse direito, isso, sem a garantia de êxito.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, de setembro de 2017

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

PV/ES

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Dê-se ao § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, a seguinte redação:

Art. 1º

§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de dez anos, sendo cinco anos prorrogáveis por mais cinco, se for o caso, desde que prévia e devidamente justificada, e estará condicionada à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do caput. (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A proposta visa estabelecer um prazo menor nessas prorrogações de contratos de concessão, considerando que os investimentos iniciais já deveriam estar em curso, pois, segundo o próprio governo, elas fazem parte da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), licitadas entre 2012 e 2014.

Então, se já era crítica a situação dessas rodovias há cinco anos atrás, imagine agora. Portanto, a população não pode ser mais penalizada, com novos atrasos.

Por outro lado, considerando que o governo justificou a edição desta medida provisória a crise financeira atual, que levou a retração da economia brasileira e a grave deterioração das variáveis macroeconômicas, é o mesmo governo federal que já sinaliza para uma estabilização da economia e retomada de alguns investimentos.

De acordo com o Ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, em entrevista recente, ele afirmou que “o Brasil não só voltou a crescer, mas também entrou em uma rota de crescimento sustentável no longo prazo. Como argumento, citou que a confiança dos empresários e consumidores está se recuperando, o que não acontecia desde 2011.”

Assim, não se justifica uma reprogramação de investimentos iniciais por mais longos quatorze anos, como proposto pelo § 2º do art. 1º da MP. A população não pode esperar mais.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade se prorrogar essas melhorias por tanto tempo, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, de setembro de 2017

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

PV/ES



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00021 ETIQUETA

DATA
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta-se o § 9º ao artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, com a seguinte redação:

“§ 9º A redução tarifária de que trata a alínea “a” do inciso II do *caput* deste artigo será de 100% (cem por cento) para as motocicletas e similares.”

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias federais, tendo como contrapartida ao novo calendário a redução das tarifas e/ou redução do prazo de vigência do contrato.

A presente emenda visa contemplar uma parcela de veículos que, dadas as suas características, principalmente com relação ao peso, não contribuem para o desgaste das vias públicas, que constitui a principal fonte de despesa para as concessionárias. Considerando, ainda, que esse tipo de veículo é o que menos congestiona o trânsito, é justo que mereça especial atenção, havendo a isenção do pagamento de tarifa nos casos de reprogramação de que trata a Medida Provisória.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 800, de 2017)

Inclua-se os parágrafo 8º e 9º no artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017, com a seguinte redação:

“ Art. 1º -

§ 8º - Os veículos utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros disciplinados nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 são isentos da tarifa de pedágio de concessões rodoviárias federais.

§ 9º - A isenção tarifária prevista no parágrafo 8º será incluída no cálculo tarifa do pedágio da concessão rodoviária federal, cabendo a responsabilidade pelo financiamento de custeio aos usuários, proprietários privados de automóveis e motocicletas, de forma de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.”

JUSTIFICATIVA

A qualidade de vida dos cidadãos, em especial daqueles de baixo poder aquisitivo, está diretamente relacionada à garantia de oferta dos serviços públicos.

O transporte público coletivo urbano é definido como direito social e essencial pela Constituição Federal (Art. 6º e 30, Inciso V). A ele, foi dada a missão de garantir o direito constitucional de ir e vir ao proporcionar à população o deslocamento diário para o trabalho, lazer ou estudo.

Apesar disso, nos últimos anos, tem-se observado que a frota de automóveis e motocicletas aumentou consideravelmente face aos incentivos para aquisição desses veículos, como financiamentos a custos baixos e prazos extensos. Essa alta demanda é o principal fator dos grandes congestionamentos de trânsito no país, prejudicando diretamente os que utilizam o transporte público coletivo.

Isso ocorre porque os veículos de transporte público coletivo trafegam em vias de tráfego misto, sem qualquer segregação em relação aos demais veículos. Essa condição permite que a frota de automóveis e motos ocupe cada vez mais o seu espaço, ainda que transportem menos pessoas.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Com o crescimento das cidades brasileiras, constata-se que grande parte da população está residindo em cidades situadas em regiões metropolitanas e nos aglomerados urbanos em torno da cidade principal.

Nos deslocamentos realizados entre as cidades situadas nessas regiões ou até mesmo a cidade principal, a grande maioria dessas pessoas utilizam os serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Observa-se que o trajeto utilizado pelos veículos de transporte público coletivo inclui percursos em rodovias federais, as quais, em alguns casos, são objeto da cobrança de pedágio.

Assim, cada pedágio pago pelo veículo de transporte público coletivo é incluído no cálculo da passagem paga pelo usuário do serviço de transporte.

É importante observar que os usuários do transporte público coletivo que utilizam este serviço para os seus deslocamentos diários e residentes em regiões metropolitanas ou em aglomerados urbanos, são, na sua grande maioria, pessoas mais carentes de nossa sociedade e assim merecem ter a devida atenção por parte do Poder Público.

Dessa forma, a presente emenda visa baratear o custo da tarifa paga pelo usuário do transporte público coletivo das regiões mais afastadas das grandes metrópoles.

Sala da Comissão, 21 de setembro de 2017.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO



SENADO FEDERAL
Senador TELMÁRIO MOTA

EMENDA Nº - CMMPV
(à MPV nº 800, de 2017)

Inclua-se o seguinte parágrafo ao art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017:

“**Art. 1º**

.....
§ 3º A adesão à reprogramação de investimentos fica condicionada à apresentação de certidão negativa de débitos emitida pela Justiça do Trabalho.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MPV) nº 800, de 2017, versa sobre a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, com o objetivo de manter as “notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios [das tarifas] da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais”.

Acreditamos, contudo, que é necessário assegurar que as empresas beneficiadas com a medida proposta estejam em dia com suas obrigações trabalhistas.

Por essa razão, propomos a presente emenda e contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala da Comissão,

Senador TELMÁRIO MOTA

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Incluem-se os presentes artigos de 2º a 5º, na Medida Provisória nº 800, de 2017, com as seguintes redações, renumerando-se os artigos seguintes:

Art. 2º Comprovado onexo de causalidade entre o acidente de trânsito com vítima e a inadimplência da concessionária de rodovia no cumprimento de cláusula contratual que não tenha resultado em sanção aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, serão solidariamente responsáveis por indenizarem a vítima ou seus herdeiros:

I - a concessionária;

II - o dirigente máximo da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, desde que não tenha adotado qualquer medida para punir a inadimplência da concessionária quanto ao cumprimento de suas obrigações;

III - os encarregados da fiscalização da concessão, se não levaram a termo as medidas cabíveis para punição da concessionária pelo descumprimento da cláusula contratual.

Art. 3º A indenização a que se refere o artigo anterior, será determinada pelo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e corresponderá, no mínimo, a valor equivalente a três vezes ao da multa contratual que não tenha sido aplicada.

Art. 4º O disposto nesta Lei não se aplica a processos de responsabilização decorrentes de acidentes de trânsito ocorridos antes da data de sua publicação.

Art. 5º A indenização prevista por esta Lei, não afasta a responsabilização de natureza penal ou administrativa de quem tenha contribuído para a causa do acidente de trânsito com vítima.

JUSTIFICAÇÃO

Como regra geral, a responsabilização da administração pública ou dos agentes aos quais delegue a prestação de serviços públicos por prejuízos que causem a particulares é disciplinada pelo § 6º do art. 37 da Constituição.

Prevê-se, no dispositivo, a responsabilização objetiva da própria administração e dos entes de direito privado aos quais tenha atribuído o serviço, ao mesmo tempo em que no que diz respeito aos agentes se exige a comprovação de dolo ou de culpa.

Em data bastante recente, viu-se que essa fórmula pode ser eficaz em relação a boa parte do conjunto de eventos por ela alcançado, mas deixa lacunas em determinadas circunstâncias, que podem e precisam ser supridas. Faz-se referência, entre muitos casos similares, à indesculpável tragédia recentemente ocorrida no Espírito Santo, que vitimou membros de um grupo de dança de Domingos Martins, cidade que mantém estreitas ligações afetivas com o signatário desta proposição.

O acidente causou justificada comoção, mas também, e com maiores razões, grande revolta. Soube-se, após o ocorrido, que o resultado pode ser alcançado quando não se fiscaliza um contrato de concessão de rodovia.

É que a concessionária encarregada da estrada em que ocorreu a tragédia – conforme já denunciávamos há algum tempo – simplesmente não cumpriu qualquer de suas obrigações, entre elas a duplicação do trecho onde se perderam onze valiosas vidas.

Em um contexto como esse, acredita-se que a regra geral constante do dispositivo constitucional de início referido não constitui castigo suficiente à incúria de agentes públicos.

Embora até se possa compreender que a omissão na fiscalização contratual caracterize pelo menos uma atitude culposa do encarregado pela fiscalização do contrato, evidenciam-se inúmeras falhas nesse raciocínio.

Em primeiro lugar, porque a natureza do referido requisito, a culpa por parte de quem deixou de fiscalizar, exige a comprovação de que se agiu com negligência, imprudência ou imperícia. Via de regra, essas circunstâncias somente permitem a punição do agente se demonstradas de forma cabal e em proporções consideráveis, o que frequentemente colabora com a impunidade.

Assim, é melhor que se adote o procedimento aqui veiculado, presumindo-se que a responsabilidade decorra de forma direta da omissão, sem que se exija a comprovação dos elementos anteriormente referidos. De

outra parte, não há dúvida de que de nada vale a atuação do agente colocado na ponta quando não se registra uma atitude proativa do dirigente máximo do órgão fiscalizador.

O autor desta emenda vem há muito tempo noticiando a inadimplência do contrato de concessão relativo à BR-101 sem que nenhuma providência concreta houvesse sido adotada pelo órgão fiscalizador. Se seu dirigente máximo houvesse trabalhado com a perspectiva de que seu patrimônio pessoal estaria sob ameaça como decorrência de sua falta de atitude, provavelmente se empenharia muito mais do que se empenhou para que o problema fosse resolvido.

É preciso ressaltar, por fim, que não se está apresentando uma proposta que colida com o texto constitucional. A apuração de responsabilidades prevista no § 6º do art. 37 da Carta Magna não impede que em nível infraconstitucional seja aprovada norma com rigor mais pronunciado, principalmente quando, como no caso anteriormente referido, vidas humanas são colocadas em risco.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade não criarmos mecanismos para reprimir o número crescente de vítimas decorrente de omissões desta natureza, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, de setembro de 2017.



Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

PV/ES



EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 800, de 2017)

Inclua-se, onde for mais pertinente, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 800, de 2017:

Art. xxº. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.18.....

.....
XVII - nos casos de concessão de rodovias federais, a responsabilidade das concessionárias relacionada à segurança pública no trecho concedido, em especial quanto a:

a) construção, reforma, realocação e manutenção das unidades prediais da Polícia Rodoviária Federal, em conformidade com os padrões do órgão;

b) compatibilização, manutenção e disponibilização da infraestrutura, dos equipamentos e dos sistemas de videomonitoramento das rodovias, de leitura automática de placas veiculares, de telecomunicações e de conectividade, em conformidade com os padrões empregados pela Polícia Rodoviária Federal;

c) destinação, à Polícia Rodoviária Federal, de verba anual de reaparelhamento, com vistas a suprir as demandas por equipamentos de fiscalização, Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e demais materiais e serviços necessários à adequada atuação plena do órgão; e

d) execução de ações de publicidade e educação de trânsito em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal. (NR)

.....
Art.23.....

.....
XVI – no caso de concessão de rodovias federais, às disposições que descrevam a forma de atendimento ao disposto no inciso XVII do art.18. (NR)

.....
Art.31.....

.....
IX – atender às demandas da Polícia Rodoviária Federal

relacionadas a informações de passagem de veículos e imagens que não estejam ainda disponibilizadas nos termos do inciso XVII do art. 18, bem como a ações de correção de problemas de engenharia que estejam colocando em risco a segurança do trânsito.” (NR)

.....
 Art. 29. Aplicam-se as disposições contidas no inciso XVII do art. 18 e no inciso XVI do art. 23, ambos da Lei n o 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, às prorrogações e relicitações de que trata esta Lei.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos em infraestrutura, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país. Contudo, quando tratamos especificamente das rodovias, esses investimentos não podem ser dissociados da finalidade principal das ações nas rodovias, qual seja, a segurança pública, nesta inserida a segurança viária. Para as ações de segurança pública nas rodovias federais temos como ente público atuante a Polícia Rodoviária Federal, que tem como competência constitucional o “patrulhamento ostensivo das rodovias federais”.

No entanto, essa atuação não pode ser realizada dissociada da Concessão, caso contrário o resultado não será eficiente. Assim, temos nas rodovias concedidas a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Concessionária e da Polícia Rodoviária Federal. Esses entes necessitam atuar em conjunto, com uma única fonte de recursos para a realização das ações de segurança pública. Com a previsão legal, haverá maior segurança jurídica e estabilidade na atuação da Polícia Rodoviária Federal nas rodovias federais concedidas, assim como maior integração entre as entidades que atuam nessas rodovias.

Com investimentos constantes, a Polícia poderá atuar com mais qualidade, especialmente com a utilização de novas tecnologias que possibilitarão o combate ao roubo de cargas, contrabando, tráfico de drogas e de pessoas, redução de acidentes de trânsito, além de redução de custos operacionais das Concessionárias com o atendimento das vítimas, combate à fuga de pedágio e outras ações de segurança pública.

As restrições orçamentárias têm dificultado a atuação da PRF nessas rodovias, que normalmente são as que têm o maior volume de tráfego diário. Desta forma, com a medida proposta haverá um fluxo constante de recursos financeiros e materiais para o combate ao crime e violência no trânsito nas rodovias federais concedidas.

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará as novas concessões, assim como as concessões que serão prorrogadas ou relicitadas,

Conto, assim, com o apoio da Relatoria e dos demais Parlamentares para aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'JOSÉ MEDEIROS', is written over a faint, circular official stamp.

Senador JOSÉ MEDEIROS
PODE-MT



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº /2017

(Do Sr. Deputado Hugo Leal)

Suprime o art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2016.

Suprima-se o artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017.

JUSTIFICAÇÃO

O Congresso Nacional já debateu essa matéria neste ano, por meio da Medida Provisória nº 752, de 2016, quando aprovou o instituto da relicitação das concessões. Agora, como naturalmente isso não atendeu ao pleito das concessionárias, outra medida provisória foi encaminhada.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

Em síntese, a MP 800 permite a reprogramação dos investimentos contratados, em até 14 anos.

No aspecto dos direitos dos usuários das rodovias, essa prorrogação de prazos representa um adiamento dos benefícios decorrentes de uma rodovia duplicada. Ou seja, representa mais insegurança nas vias, mais acidentes, maiores custos logísticos, maiores custos ambientais, etc.

No aspecto da União, quer nos parecer que essa medida provisória prejudica a infraestrutura rodoviária federal, justamente porque as rodovias da 3ª etapa se caracterizam como vias de escoamento de carga. Assim, maior será o custo logístico para o transporte dos produtos, prejudicando a competitividade do país.

A MP nº 800/2017 somente beneficia as concessionárias. Aliás, vale esclarecer que muitas não conseguiram financiamento por conta de esquemas de corrupção que suas acionistas estão envolvidas e, agora, são beneficiadas por sua própria torpeza.

Destaco o art. 1º, inciso II, alínea “a” que diz:

II - a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

a) de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado;

Ou seja, os investimentos podem ser adiados, a tarifa de pedágio continuará a mesma, e o redutor tarifário incidirá apenas depois de concluídas as obras. Desse modo, qual o estímulo para a conclusão das obras? Nenhum.

Isso representa um claro desequilíbrio econômico-financeiro, em afronta ao art. 8.987/1995 (art. 9º, § 4º e art. 10).

A presente Medida Provisória rasga os contratos de concessão e passa uma péssima mensagem em termos regulatórios, uma vez que a regulação está sendo capitaneada pelas concessionárias, em detrimento da União e dos



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSB/RJ

usuários. Sendo assim, dificilmente o país conseguirá atrair capital privado estrangeiro com essa insegurança jurídica toda. Aliás, esse termo “segurança jurídica” só tem servido para o lado das concessionárias. Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará o transporte coletivo em rodovias federais que são objeto de concessão.

Sala da Comissão, em 25 de Setembro de 2017.



Deputado HUGO LEAL
(PSB/RJ)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017
-------------	--

Autor Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
---	-------------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo 1	Parágrafo 5º	Inciso II	Alínea a
---------------	--------------------	------------------------	---------------------	--------------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 5º do artigo 1º da MP 800/2017, reenumerando-se os demais, e dê-se à alínea a) e ao caput do seu inciso II a seguinte redação:

Art. 1º.....

II - a alteração em favor da União e conforme regulamentação da ANTT do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

a) de redutor tarifário;

JUSTIFICAÇÃO

Pode-se admitir, como pretende a MP, o adiamento de alguns investimentos quando eles de fato não se mostram necessários no curto prazo. Contudo, quando isso é feito a pedido do concessionário ajudando-o a superar dificuldades inerentes ao risco do empreendimento que ele mesmo decidiu assumir, a compensação por ele dada ao poder concedente não deve ser neutra, ou seja, o equilíbrio econômico-financeiro não deve ser mantido, mas, sim, alterado em favor da União, e a emenda proposta busca justamente atingir esse objetivo.

Além disso, a MP estabelece que caso a reprogramação dos investimentos ocorra em troca da redução da tarifa dos serviços, essa redução somente terá efeito após o fim do período para o qual os investimentos estão sendo reprogramados. Dado que com a reprogramação as empresas obtêm um benefício imediato com o adiamento dos investimentos, não faz sentido que a compensação para os usuários ocorra num futuro distante. A presente emenda também procura evitar esse descasamento.

PARLAMENTAR

Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017
-------------	--

Autor Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
---	-------------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo 1	Parágrafo 5º	Inciso II	Alínea a
---------------	--------------------	------------------------	---------------------	--------------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 5º do artigo 1º da MP 800/2017, renumerando-se os demais, e dê-se à aliena a) do seu inciso II a seguinte redação:

Art. 1º.....

II

a) de redutor tarifário;

JUSTIFICAÇÃO

A MP estabelece que caso a reprogramação dos investimentos ocorra em troca da redução da tarifa dos serviços, essa redução somente terá efeito após o fim do período para o qual os investimentos estão sendo reprogramados. Dado que com a reprogramação as empresas obtêm um benefício imediato com o adiamento dos investimentos, não faz sentido que a compensação para os usuários ocorra num futuro distante. Assim, propomos a presente emenda para evitar esse descasamento.

PARLAMENTAR

Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017
------	---

Autor Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
-------------------------------	------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo 1	Parágrafo	Inciso II	Alínea
--------	-------------	-----------	--------------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do inciso II do artigo 1º da MP 800/2017 a seguinte redação:

Art. 1º.....

II - a alteração em favor da União e conforme regulamentação da ANTT do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

JUSTIFICAÇÃO

Pode-se admitir, como propõe a MP, o adiamento de alguns investimentos quando eles de fato não se mostram necessários no curto prazo. Entretanto, quando isso é feito a pedido do concessionário ajudando-o a superar dificuldades inerentes ao risco do empreendimento que ele mesmo decidiu assumir, a compensação por ele dada ao poder concedente não deve ser neutra, ou seja, o equilíbrio econômico-financeiro não deve ser mantido, mas, sim, alterado em favor da União, e a emenda proposta busca justamente atingir esse objetivo.

PARLAMENTAR

Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017
-------------	--

Autor Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
---	-------------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. X Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo 1	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	--------------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se o seguinte parágrafo no artigo 1º da MP 800/2017:

§ 9º Previamente a sua assinatura, o termo de reprogramação de investimentos de que trata o § 3º será submetido a consulta pública acompanhado de estudo técnico realizado pela ANTT que fundamente a vantagem da reprogramação.

JUSTIFICAÇÃO

Para elevar a transparência de uma alteração contratual envolvendo por vezes importante volume de recursos relacionados à prestação de serviços à população, propõe-se na presente emenda exigir que a ANTT submeta a consulta pública o termo de reprogramação de investimentos acompanhado de estudo técnico que fundamene as vantagens de sua aprovação.

PARLAMENTAR

Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

EMENDA Nº - CMMPV
(à MPV nº 800, de 2017)

O § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º**

.....
§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de nove anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se refere o inciso II do *caput*.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MPV) nº 800, de 2017, ao tratar da reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, estabelece que o prazo de extensão do cronograma original poderá ser de até quatorze anos.

Considerando que os contratos abrangidos pela MPV são, principalmente, aqueles da 3ª etapa de concessões, assinados em 2013 e 2014, conforme informa a exposição de motivos, entendo que o alongamento do cronograma por prazo demasiadamente longo levaria à necessária promoção do reequilíbrio para data muito próxima ao encerramento do contrato, o que poderia ser um incentivo para que a concessionária simplesmente o abandonasse.

Sendo assim, com a finalidade de diminuir a exposição ao risco dos usuários, que além de suportarem o pagamento de tarifas elevadas no período inicial, poderão não ter as tarifas reduzidas no futuro, é que



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

propomos a redução do prazo de extensão do cronograma para o período de nove anos.

Este é o motivo porque apresentamos a presente emenda que esperamos ver aprovada. Para tanto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares.

Sala da Comissão,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ronaldo Caiado', is written over the printed name.

Senador RONALDO CAIADO



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
__/__/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

TIPO
1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [X] MODIFICATIVA 5 [] ADITIVA

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/01
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Altere-se a redação do parágrafo 6º do art. 1º da Medida Provisória 800/2017:

“Art. 1º
.....

§ 6º A reprogramação de que trata o inciso I do caput priorizará a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda **ou menor desenvolvimento econômico**, conforme critérios técnicos adotados pela ANTT.

..... ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória flexibiliza as condições para a reprogramação de investimentos, ampliando de cinco para até 14 anos o prazo para as concessionárias realizarem as obras previstas nos contratos de concessão, a exemplo da duplicação de trechos de rodovias.

De acordo com o texto apresentado, a reprogramação deverá priorizar a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda. Todavia, há de se ter também um olhar diferenciado para regiões de menor desenvolvimento econômico, visto que a realização de melhorias na malha viária dessas localidades tem o condão de impulsionar a circulação de produtos e, por consequência, o comércio regional.

Desse modo, apresentamos a presente emenda, que busca incluir, entre os critérios de priorização de investimentos, o baixo desenvolvimento econômico da região atendida, de forma a colaborar para o melhor equilíbrio econômico nacional.

____/____/____ DATA	_____ ASSINATURA
------------------------	---------------------



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

___/___/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [X] ADITIVA

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/01
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

EMENDA ADITIVA Nº _____

Adicione-se, onde couber, o seguinte parágrafo ao art. 14-B da Lei n. 10.233, de 2001, modificado pelo art. 2º da Medida Provisória 800/2017:

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-B.

§ Xº Deverá ser estabelecido registro simplificado para o transporte rodoviário de carga própria a ser realizado por microempreendedores individuais e por microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 2º da medida Provisória prevê a extensão da necessidade do RNTRC para o transporte de cargas próprias, de cargas especiais e de produtos perigosos.

Todavia, há de se estabelecer um regramento especial para a concessão do registro aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte, que considere as especificidades de tais solicitantes, com vistas a não inviabilizar as suas atividades ou burocratizá-las em excesso.

Desse modo, apresentamos a presente emenda, que visa a resguardar os interesses dos pequenos empreendedores do país.

_____/_____/_____
DATA

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

___/___/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [X] MODIFICATIVA 5 [] ADITIVA

AUTOR
DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES

PARTIDO
PT

UF
CE

PÁGINA
01/01

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Altere-se a redação do parágrafo 8º do art. 1º da Medida Provisória 800/2017:

“Art. 1º
.....

§ 8º Do termo de reprogramação de investimentos constará obrigatoriamente o novo cronograma de investimentos pactuado, **que deverá prever a distribuição homogênea dos investimentos pelo período previsto, observado o disposto no §6º**, cujo descumprimento de qualquer das etapas acarretará a incidência das sanções contratuais e legais.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória flexibiliza as condições para a reprogramação de investimentos, ampliando de cinco para até 14 anos o prazo para as concessionárias realizarem as obras previstas nos contratos de concessão, a exemplo da duplicação de trechos de rodovias.

Todavia, de acordo com o texto apresentado, não há impedimentos para que as concessionárias posterguem os investimentos para o período final do contrato, o que pode ocasionar novas dificuldades para a realização das melhorias tão necessárias à nossa malha viária e demanda futura por uma nova reprogramação.

Desse modo, apresentamos a presente emenda, que busca exigir que os investimentos sejam distribuídos de forma homogênea pelo período remanescente do contrato, de forma a garantir a sua executoriedade.

DATA

ASSINATURA

Parecer (CN) nº 1, de 2017

1

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800/17**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

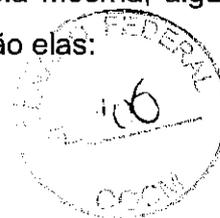
Relator: Deputado JOSÉ ROCHA

I – RELATÓRIO

DESCRIÇÃO

A Medida Provisória nº 800/17 admite que a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – e empresa concessionária de rodovia celebrem termo de reprogramação de investimentos, caso estes estejam concentrados, de acordo com o contrato em vigor, no período inicial da concessão. Permite-se que sejam reprogramados os investimentos uma única vez, atribuindo-se ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a responsabilidade de definir os termos e as condições para (i) a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observadas as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos e (ii) a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio (a) do uso de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, (b) da redução do prazo de vigência do contrato, ou (c) da combinação dos critérios anteriores.

Em que pese a responsabilidade atribuída ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a MP nº 800/17 fixa, ela mesma, algumas diretrizes que não de ser observadas nas reprogramações. São elas:



N

(i) a concessionária tem o prazo de um ano, contado da data de edição da MP, para manifestar seu interesse na reprogramação;

(ii) o cronograma de investimentos, uma vez reprogramado, poderá se estender por, no máximo, catorze anos, contados do início do contrato;

(iii) um aditivo contratual disciplinará a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos;

(iv) não sendo firmado o termo de reprogramação, cessa a suspensão de que fala o item anterior, aplicando-se os reajustes e as correções originalmente previstos no contrato;

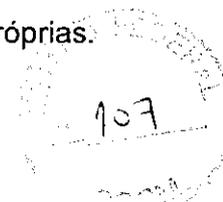
(v) caso se recorra ao emprego de redutor tarifário para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, seu cálculo deve ser realizado com base no valor presente do que seria descontado no cenário sem reprogramação;

(vi) na reprogramação, dar-se-á prioridade a investimentos em trechos de maior demanda;

(vii) a concessionária fica impedida de recorrer ao instituto da relicitação, previsto na Lei nº 13.448, de 2017, caso firme termo de reprogramação;

(viii) se a concessionária descumprir qualquer etapa do novo cronograma de investimentos, sofrerá as sanções contratuais e legais.

A par da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias, a MP nº 800/17 produz modificação na Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre as agências de transporte terrestre e aquaviário (ANTT e ANTAQ), com o fim de submeter o transportador rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos a inscrição, no prazo de até um ano, em categoria específica no RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, de acordo com requisitos a serem estabelecidos pela ANTT. O texto esclarece que as condições para a realização do transporte de produtos perigosos se aplicam tanto aos transportadores remunerados como aos de cargas próprias.



JUSTIFICAÇÃO

Nos termos da Exposição de Motivos nº 54/2017, assinada conjuntamente pelos titulares do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Ministério do Planejamento e da Secretaria Geral da Presidência da República, a presente medida provisória tem por objetivo “conferir condições para a continuidade da prestação de serviços em concessões rodoviárias que preveem a execução de investimentos no início do contrato, como as concessões da 3ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), licitadas entre 2012 e 2014”.

Nela, argumenta-se que a obrigação original dos contratados – duplicar trechos de rodovia no prazo de cinco anos, contado do início do contrato – tornou-se impraticável, em virtude da emergência de crise econômica depois de iniciadas as concessões. Em face da nova situação, alega-se que foi frustrada a tomada de empréstimos de longo prazo nas condições veiculadas quando da elaboração do Programa de Investimentos em Logística – PIL, assim como a demanda esperada, em especial do tráfego de caminhões, aos quais se atribui o pagamento das tarifas mais elevadas de pedágio.

Para S.Exas., “diante de outras possibilidades de condução da política pública, quais sejam do avanço para o processo de caducidade, previsto na Lei nº 8.987/95, ou para a relicitação, trazido pela Lei nº 13.448/2017, a hipótese de reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é, sem dúvida, a melhor do ponto de vista do interesse público”. Ademais, acrescentam: “São notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais.”

Com relação à inscrição de transportadores de carga própria no RNTRC, medida prevista na MP, argumenta-se que é necessária para que a ANTT possa controlar e reprimir aqueles que efetuam transporte remunerado de carga de terceiros, passando-se por transportadores de carga própria. Alega-se que esse tipo de conduta torna desleal a concorrência pelo transporte de cargas.



108

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 007	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 10 anos.
EM 008	Senador José Pimentel	PT/CE	Altera o art. 6º da Lei nº 10.233/01, para atualizar menção às estruturas de Estado que atuam no setor de transportes. A par disso, atribui ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante a inclusão de dois novos artigos, a incumbência de deliberar sobre o tipo de exploração a ser feita em cada segmento da infraestrutura e dos serviços de transporte, bem como sobre a política tarifária a ser observada nas outorgas.
EM 009	Senador José Pimentel	PT/CE	Acrescenta artigo à Lei nº 10.233/01, para estabelecer competências daquele que atue como poder concedente. Além disso, altera dispositivos que versam sobre competências da ANTT e da ANTAQ, reforçando o papel do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil na articulação das políticas setoriais.
EM 010	Senador José Pimentel	PT/CE	Propõe alterações em dispositivos da Lei nº 10.233/01, com a intenção de atualizar menção às estruturas de Estado que atuam no setor de transportes. Ademais, confere ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil competências hoje reservadas, na lei, às agências.
EM 011	Senador José Pimentel	PT/CE	Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.233/01, para prever a realização de Avaliação de Impacto Regulatório – AIR antes da adoção de ato normativo ou decisão de repercussão geral pela ANTT ou pela ANTAQ.
EM 012	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Isenta veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e, em virtude dessa isenção, faculta a revisão da tarifa do pedágio e determina a redução da tarifa do transporte coletivo.
EM 013	Senador Eduardo Amorim	PSDB/SE	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 8 anos.
EM 014	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda antecipa a incidência da redução tarifária para o período logo após manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação.
EM 015	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	Veda a reprogramação de investimentos quando já houver sido instaurado processo de caducidade da concessão.
EM 016	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	Idêntica à Emenda nº 007.
EM 017	Deputado João Gualberto	PSDB/BA	Veda a reprogramação de investimentos se a concessionária ou sua acionista houver celebrado acordo de leniência. Limita a reprogramação a 25% do valor dos investimentos originalmente previstos. Pretende determinar, ainda, que o redutor tarifário tenha aplicação imediata após firmado o termo de reprogramação, e não quando encerrado o novo cronograma de investimentos.
EM 018	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Estipula que se publique na Internet o extrato do termo de reprogramação, assim como dados acerca do cronograma original e do que tenha sido pactuado.
EM 019	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Determina que a cobrança do pedágio fique suspensa entre a constatação do descumprimento da programação de investimentos e a retomada deles.
EM 020	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 5 anos prorrogáveis por mais 5 anos.
EM 021	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Estabelece que o redutor tarifário, aplicável após a realização dos investimentos reprogramados, seria de 100% para motocicletas e similares.
EM 022	Senador Acir Gurgacz	PDT/RO	Isenta veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e determina que o cálculo da tarifa respectiva considere essa isenção.
EM 023	Senador Telmário Mota	PTB/RR	Condiciona a reprogramação de investimentos à apresentação de certidão negativa de débitos emitida pela Justiça do Trabalho.



110

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 024	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Acrescenta artigos à MP, para estabelecer responsabilidade solidária da concessionária e da ANTT por acidente rodoviário devido a descumprimento de cláusula contratual, o qual não tenha sido punido pela Agência.
EM 025	Senador José Medeiros	PODE/MT	Idêntica à Emenda nº 001.
EM 026	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Remove a previsão de reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, a qual constitui a própria razão de ser da MP. Questiona o indesejável adiamento do investimento e o equívoco de apenas compensar este adiamento por meio de redução tarifária para o final do período de investimento prolongado (14 anos).
EM 027	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	O § 5º do art. 1º define que o cálculo do redutor tarifário a compensar o adiamento dos investimentos será realizado com base no valor presente equivalente ao que ocorreria caso houvesse aplicação imediata deste mesmo mecanismo de redução da tarifa. Removê-lo como faz a emenda retira o princípio de que não deve haver ganho real da concessionária em um prazo mais longo. Mais do que isso, na alteração procedida no inciso II define-se que a alteração deve ser em favor da União, ou seja, com redução mais que proporcional na tarifa e no prazo do contrato. A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda retira os "14 anos", sugerindo que pode ser de aplicação anterior ou até imediata.
EM 028	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda retira os "14 anos", sugerindo que pode ser de aplicação anterior ou até imediata.
EM 029	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	A emenda procura fazer mais do que uma compensação da reprogramação dos investimentos previstas em favor da União. Assim, presumivelmente, a redução de tarifas ou do prazo de vigência dos contratos seria mais do que proporcional ao ganho do concessionário com a reprogramação.
EM 030	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	Exige a realização de consulta pública antes da celebração do termo de reprogramação de investimentos.
EM 031	Senador Ronaldo Caiado	DEM/GO	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 9 anos.
EM 032	Deputado José Guimarães	PT/CE	Possibilita que a reprogramação de investimentos priorize trechos de menor desenvolvimento econômico.
EM 033	Deputado José Guimarães	PT/CE	Acrescenta parágrafo ao art. 14-B da Lei nº 10.233/01, com o fim de conceder registro simplificado no RNTRC aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.
EM 034	Deputado José Guimarães	PT/CE	Determina que os investimentos sejam distribuídos de forma homogênea ao longo do período contemplado na reprogramação.



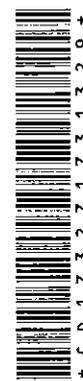
II - VOTO DO RELATOR

DA ADMISSIBILIDADE - REQUISITOS DE URGÊNCIA E RELEVÂNCIA E ATENDIMENTO AO ART. 2º, § 1º, DA RESOLUÇÃO Nº 1, DE 2002- CN

O art. 62 da Constituição Federal estabelece que, em caso de urgência e relevância, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. Cabe avaliar, aqui, se esses pressupostos se acham presentes.

Não há dúvida quanto à relevância dos temas de que trata a Medida Provisória nº 800/2017. O transporte rodoviário, especialmente o de cargas, tem participação amplamente majoritária na matriz brasileira de transportes. Decisões de governo que afetem a realização de investimentos e a produtividade dos agentes têm repercussão enorme para toda a economia nacional. As concessões rodoviárias viabilizam as movimentações de carga e de passageiros mais importantes, muito embora, em termos de extensão quilométrica, estejam muito aquém da malha federal explorada diretamente pela União. Isso, evidentemente, dá conta da necessidade de se manter condições contratuais aderentes à realidade econômica do País. Do contrário, por mais que o governo se esforce para que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços, corre-se o risco de os usuários de rodovias enfrentarem período tormentoso à frente, em virtude da redução drástica de investimentos e da desmobilização de equipes. Nada disso seria saudável para o País, colocando-nos sob o risco de aumento de acidentes, dos tempos de viagem e dos custos de fretes rodoviários.

No que respeita ao segundo quesito de admissibilidade, a urgência da proposta, parece indubitável que uma solução rápida para os problemas enfrentados pelas concessões da chamada "terceira etapa", cujos contratos foram assinados a partir de 2012, no limiar da crise econômica que tomava o Brasil de assalto, precisa ser encontrada, em definitivo. Com efeito, não se pode negar que as condições macroeconômicas dadas nos últimos três anos para o cumprimento dos contratos da terceira etapa destoaram completamente dos números que orientaram a formulação do modelo mais recente de concessões de rodovias. Todos esperavam, com a deflagração do Programa de Investimento em Logística



112

A handwritten signature and a circular stamp are located at the bottom right of the page, overlapping the end of the text.

e o curso dos indicadores econômicos brasileiros, que fosse possível duplicar trechos rodoviários dados em concessão nos primeiros cinco anos de contrato, revertendo a política gradualista até então adotada nos programas de concessão de rodovias. Contava-se, na mesma linha, com uma parcela substancial de financiamento público, por intermédio do BNDES, a juros convidativos. Não se tratava de uma garantia contratual, cujo cumprimento fosse atribuído ao governo, obviamente, mas de uma promessa forte, amplamente divulgada, que orientou em larga medida os lances dos licitantes vencedores. Não era, enfim, uma expectativa razoável do mercado lidar com um cenário completamente avesso ao dos anos anteriores ao do leilão. Na prática, porém, o que se viu foi o PIB cair 3,5%, em vez de subir 4,5%; o volume de veículos cair mais de 30%, em vez de crescer; e a fonte de financiamento público secar, em vez de fornecer os recursos necessários para a imediata realização dos trabalhos custosos de duplicação das vias.

Diante de tal contexto, tentou-se contornar o desastre econômico-financeiro iminente das concessões da terceira etapa por meio da edição da Medida Provisória nº 752/2016. Essa proposta, convertida na Lei nº 13.448, de 2017, abria a possibilidade de as concessões rodoviárias optarem pelo fim antecipado e amigável da concessão, evitando o conturbado processo de caducidade, no caso de julgarem haver pouca chance de levar o contrato adiante. Na hipótese da renúncia, a União teria a responsabilidade de realizar nova licitação, ficando impedida a concessionária que deixava a concessão de participar do futuro certame. Passados alguns meses, todavia, apenas uma das oito concessionárias da terceira etapa decidiu-se pela entrega antecipada da concessão. Uma delas acabou tendo seu contrato rescindido. As demais se esforçam, sem muito sucesso, em face do quadro de lenta recuperação econômica, para lidar com as obrigações contratuais já em atraso. Parece-nos evidente que prolongar a agonia do setor de concessões rodoviárias, em busca de que as concessionárias se desgastem ainda mais e optem, enfim, pela devolução antecipada, seria uma estratégia contraproducente. Faz-se preciso, de forma pragmática, admitir que ajustes devem ser feitos o quanto antes para, sem prejuízo adicional para o usuário ou para o governo, recolocar os termos contratuais dentro de parâmetros exequíveis. É o que



113

pretende a Medida Provisória nº 800/2017, como pretendemos demonstrar mais adiante.

DOS DEMAIS REQUISITOS DE CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Com fundamento no art. 62, § 5º, da Constituição Federal, que condiciona a possibilidade de deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias ao juízo prévio favorável sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais, passaremos à sua análise.

Inicialmente destaco que o mérito da proposta não se insere no rol de vedações inculpidas no art. 62, § 1º, da Constituição Federal, uma vez que não aborda os temas relativos à nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral; não legisla sobre direito penal, processual penal e processual civil; não trata da organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros; não trata das leis orçamentárias; tampouco possui qualquer relação com a detenção ou sequestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro.

Ademais, por não constituir matéria reservada a lei complementar, nem tratar de tema já aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República, entendo presentes os requisitos constitucionais formais conducentes à emissão de parecer favorável à constitucionalidade da MP nº 800, de 2017, ora analisada.

Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa. Também em relação às emendas, não existem óbices. Dessa forma, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da MP nº 800/2017, bem como das emendas a ela oferecidas.

DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 800/17 teve início com a produção da Nota Técnica nº 45, de 2017, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, em respeito ao



114

disposto no art. 19 da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, cujo § 1º do art. 5º estabelece que o exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

De acordo com a mencionada Nota Técnica, "*é bastante constatar que as disposições da MP em perspectiva, por tratar de reprogramação de contratos de investimentos a serem realizadas por parte de empresas concessionárias de serviço público não provoca impactos diretos mensuráveis sobre as receitas e despesas da União*".

Assim sendo, na análise da Medida Provisória nº 800/17 não foram encontrados elementos que apontassem falta de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira vigente – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), lei do plano plurianual, lei de diretrizes orçamentárias e lei orçamentária da União.

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 800/17 e de suas emendas, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

DO MÉRITO

Os contratos de concessão de infraestrutura em geral padecem de um grande problema comum: implicam investimentos vultosos em custos não recuperáveis por um prazo significativamente longo, durante o qual várias contingências imprevistas podem comprometer os planos originais com base nos quais foram definidos todos os direitos e deveres recíprocos entre concessionários e poder concedente.

Essas contingências têm a ver principalmente com a incerteza sobre os vários governos pelos quais passam a concessão e pelas inevitáveis oscilações do ciclo macroeconômico. No setor rodoviário, cada concessão de rodovias possui um conjunto de investimentos-meta que constitui o chamado



Programa de Exploração Rodoviária (PER) com um cronograma de implementação pré-definido, incluindo duplicações de rodovias, por exemplo.

Essa programação de investimentos baseia-se na projeção da atividade econômica futura que, naturalmente, admite uma certa margem de flexibilidade, para cima ou para baixo, conforme as variações do crescimento econômico.

A história da formação de expectativas acerca destas concessões rodoviárias de que trata a Medida Provisória são conhecidas. Os licitantes ganhadores, definitivamente, “erraram a mão” em seus lances na licitação, baseados na aparente solidez dos fundamentos da economia brasileira antes da crise que eclodiu em 2014. Tendo diante de si um cenário favorável no curto prazo, os licitantes apostaram no crescimento da demanda que não se concretizou.

Os elevados deságios nos lances dos preços de pedágio indicam que, por si só, a “embriaguez de otimismo” do empresariado brasileiro à época das licitações responde por boa parte dos problemas que essas concessões hoje enfrentam.

Uma lição aqui é de extrema relevância. Faz sentido haver alguma repartição do risco de demanda entre o poder concedente e o concessionário. Isso é válido especialmente para casos de variações extremas na procura dos serviços, como a que acometeu a economia brasileira a partir de 2014/15. Como destacado por Engel, Fischer e Galetovic (1998) muitos dos problemas das concessões de rodovias dizem respeito ao elevado risco de demanda no setor, pois *“as previsões de tráfego de longo prazo são notoriamente imprecisas pois há considerável incerteza da demanda, boa parte dela além do controle do concessionário”*.

Como já destacado acima, a economia brasileira sofreu queda por dois anos consecutivos, um desempenho pior que o da grande recessão de 1929. O efeito sobre os veículos pesados, que fazem circular as riquezas do País, foi ainda mais contundente.

Com a crise, as condições de financiamento também se deterioraram significativamente em relação ao que se esperava do mercado



116

financeiro à época e isso comprometeu também sobremaneira a capacidade de cumprir o cronograma de investimentos definido nos respectivos PER.

De outro lado, o ufanismo econômico da época da assinatura dos contratos tornou as metas dos PER das diversas concessões muito ambiciosas. Como destacado na mensagem que acompanha a Medida Provisória nº 800/2017, *“os contratos previam a obrigação de duplicação integral dos trechos das rodovias concedidas no curto espaço de tempo de 5 anos a contar do início da concessão”*. Ou seja, as expectativas econômicas disparatadas do próprio governo, com base nas quais demandou um movimento expansionista exagerado dos investimentos reforçava, em lugar de mitigar, a confiança exagerada dos candidatos a concessionários.

A soma desses elementos foi explosiva para o setor rodoviário, com descumprimento significativo das obrigações contratuais. O fato disso ensejar várias multas aprofundou os problemas financeiros dos concessionários, tornando a crise autoalimentada: a crise compromete o cumprimento do cronograma de investimentos, o que gera punições que pioram as condições financeiras do concessionário para realizar o investimento, o que gera mais multas.

Sendo assim, consideramos de fundamental importância a possibilidade de reprogramação dos investimentos em até 14 (quatorze) anos, prevista na medida provisória.

Não adianta, definitivamente, manter um cronograma irrealista de investimentos. Insistir no erro que foi muito induzido pelo próprio governo emite uma sinalização totalmente inadequada aos investidores: indica falta de compromisso do Estado com uma mínima flexibilidade para ajustes frente a contingências totalmente imprevistas e totalmente fora do controle do concessionário.

Ao mesmo tempo, temos como premissa fundamental que esta reprogramação não pode gerar ganhos indevidos aos concessionários. E este é um ponto fundamental a se insistir aqui.

Definitivamente, não se pode afirmar que esta reprogramação representará um ganho extraordinário ao concessionário, como tem sido afirmado



117

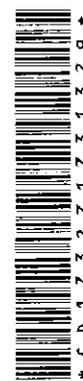
de forma equivocada. Como bem ressaltado na Exposição de Motivos da Medida Provisória, a desconcentração dos investimentos proposta deve respeitar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, além de não gerar impactos negativos para o nível de serviço almejado para essas concessões. Fizemos questão de manter esses dispositivos, para satisfazer aquela premissa.

De fato, o inciso II do art. 1º da Medida Provisória prevê expressamente “a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão”, com base em duas medidas: a) redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado; e b) da redução do prazo de vigência do contrato.

Ou seja, qualquer ganho que porventura esta Medida Provisória resultar para o concessionário em termos de ganho de lucros em relação ao equilíbrio econômico-financeiro será compensado por essas duas medidas, garantindo a desejável neutralidade da política. A ideia é tão somente conferir um alívio de curto prazo, necessário para que os concessionários tomem fôlego e retomem os investimentos.

A Medida Provisória nº 800/17 também cuidou de normatizar a necessidade de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) para o transporte de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos. Deu-se até um ano para fazer a sua inscrição no RNTRC. O objetivo aqui foi conter o aumento da informalidade que gerou um desequilíbrio significativo na concorrência entre os transportadores registrados que cumprem todas as obrigações do arcabouço normativo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e dos que as descumprem. Estes últimos se tornam capazes de roubar mercado dos primeiros tão somente por elidir a regulação, o que é uma sinalização inadequada ao investidor que se mantém na legalidade.

Assim, acolhemos o dispositivo original da Medida Provisória.



118

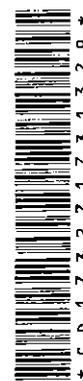
DAS EMENDAS

Foram apresentadas trinta e quatro emendas ao texto da Medida Provisória nº 800/17. Quatro delas – Emendas nº 1, 3, 7, 16, 18, 19 e 25 – serão acatadas pelas razões aqui expostas.

As Emendas nº 1 e nº 25, de idêntico conteúdo, têm a finalidade de prescrever diretriz para os contratos de concessão rodoviária, relacionada à adoção de medidas de segurança pública nos trechos concedidos, a partir de orientações da Polícia Rodoviária Federal. Infelizmente, ao passo que a qualidade dos serviços rodoviários fornecidos aos usuários melhorou com a realização das concessões, a atuação dos órgãos de segurança pública, e especialmente da Polícia Rodoviária Federal – PRF, não se beneficiou, na mesma medida, do ingresso de capital privado nas estradas. Em vista dos constantes problemas orçamentários enfrentados pelo governo federal, a PRF vem sofrendo há tempos com escassez de recursos humanos e financeiros para fazer frente às suas amplas responsabilidades no controle da segurança rodoviária e de todos os brasileiros que se relacionam com as vias federais. Tal situação não condiz com a importância das estradas federais para a economia brasileira nem com a gravidade dos problemas relacionados à segurança pública nos trechos rodoviários que se acham nas imediações de grandes centros urbanos. Roubos de carga, contrabando, tráfico de drogas, sequestros, todas essas são ocorrências que exigem a participação ativa da PRF, para não citarmos a vigilância de condutores e pedestres, de sorte que os acidentes não proliferem. Hoje, todavia, a PRF não se acha aparelhada para dar conta, plenamente, dessas extensas tarefas.

Daí a importância do acolhimento das Emendas nº 1 e nº 25, pois deixarão inscrita em lei a necessidade de os concessionários seguirem as prescrições da PRF e a auxiliarem no trabalho de controle do trânsito e na manutenção de suas funções e unidades físicas.

A Emenda nº 3, acertadamente, deixa bastante claro no texto da medida provisória que a reprogramação dos investimentos não deve dar espaço a nenhuma majoração tarifária, o que não estava absolutamente patente na redação original. Por óbvio, a extensão do prazo para que a concessionária realize os



119

investimentos previstos em contrato já constitui um ajuste significativo, capaz de deixá-la em posição muito mais confortável do que aquela em que hoje se encontra. Adicionar à estratégia de reprogramação a possibilidade de majoração tarifária é algo incompatível com o zelo que o governante há de ter com a coisa pública, posto que ficaria evidenciado o desbalanceamento do contrato a favor de interesses privados.

A Emenda nº 18 propõe, em nome do princípio da transparência dos atos públicos, que a ANTT divulgue dados comparativos do cronograma de execução originalmente previsto com o do cronograma repactuado. Trata-se de medida salutar, benéfica ao interesse da coletividade. Nada existe, portanto, que vá contra a sugestão contida na emenda.

A Emenda nº 19 prevê a suspensão da cobrança de pedágio em caso de descumprimento das obrigações de investimento previstas originalmente no contrato, independentemente de quem tenha dado causa a isso. Embora o texto sugerido precise de ajustes, a ideia faz sentido se o que se tem em mente são os investimentos a ser reprogramados. Por quê? Apesar de os contratos da terceira etapa contarem com mecanismo de desconto tarifário anual no caso de descumprimento do cronograma de investimentos, o chamado fator D, deve-se não perder de vista o fato de que, com a reprogramação, já não estamos no curso normal da execução do contrato de concessão, mas num caminho de exceção, justificável pelas razões aqui já comentadas mas, ainda sim, de exceção. Em decorrência disso, é preciso que o regulador disponha de instrumento com poder de dissuasão ainda mais crível do que o fator D, de sorte que os contratos, então reprogramados, não degenerem uma vez mais. Eis porque a suspensão da cobrança de pedágio deve ser acatada como medida de força, capaz de garantir a efetividade da reprogramação e de sinalizar para a sociedade o comprometimento do governo brasileiro com as boas práticas na prestação de serviço público.

Com respeito às demais emendas (nºs 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34), esclarecemos que não encontramos nelas razões bastantes para alterar o texto da Medida Provisória nº 800/17, seja porque se voltam para temas que saem do estrito

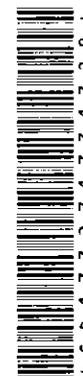


escopo da proposição, seja porque tendem a prejudicar a factibilidade das reprogramações, tornando-as letra morta. Dado o intenso trabalho realizado pelo governo federal no sentido de encontrar as balizas capazes de assegurar a renegociação do contrato sem prejuízo do interesse público, soa descabido se adotar arbitrariamente aqui qualquer outro parâmetro para o cumprimento do prazo restante dos contratos. As propostas nesse sentido não trouxeram elementos suficientes capazes de convencer esta Comissão Mista da necessidade de se adotar balizas diferentes das previstas na MP. De todo modo, passaremos a tecer comentários específicos a respeito de cada uma das emendas rejeitadas, a seguir.

A Emenda nº 2 que determina que a redução tarifária compensatória compense a reprogramação de investimentos ocorra imediatamente foi rejeitada. De fato, caso acatada tal emenda, a folga esperada do fluxo de caixa das concessionárias com a MP, de forma a manter de pé o negócio, simplesmente não ocorreria, comprometendo o seu principal objetivo. Este é o mesmo caso das Emendas nº 4 e nº 14.

A redução do prazo para adesão de um ano para seis meses da Emenda nº 5 não nos parece agregar ganho substancial à Medida Provisória. O concessionário terá que escolher entre manter o cronograma de investimento, reprogramar conforme esta MP ou relincar nos termos da Lei 13.448, de 2017. É possível que haja necessidade de um tempo maior que seis meses para tomar essa decisão estratégica. Daí que optamos por rejeitar esta emenda.

A Medida Provisória optou por dois mecanismos de compensação, pelo equilíbrio econômico financeiro, da reprogramação do investimento: redução de tarifas, redução do prazo de vigência da concessão ou uma combinação dos dois. A Emenda nº 6 define que a mínima redução de prazo de vigência do contrato será de 5 anos, o que reduz a flexibilidade do regulador na escolha acerca da forma ideal de compensação. Assim, se a compensação ótima for uma combinação de, por exemplo, redução tarifária de 5% e diminuição de 3 anos do prazo de vigência. Se a emenda prevalecer, no entanto, o regulador terá que optar entre reduzir ainda mais a tarifa para, digamos, 10% e não reduzir em nada o prazo de vigência ou implementar uma redução do prazo de vigência em 5 anos. Não constatamos



121

qualquer ganho com esta perda de flexibilidade de implementação. Assim, rejeitamos a emenda.

As Emendas nº 7 e nº 16 definem que o prazo máximo para a reprogramação dos investimentos seja de dez anos, no lugar dos catorze anos previstos originalmente no texto da MP. A Emenda nº 20 também define como 10 anos o prazo para reprogramação, mas estabelecendo como cinco prorrogáveis por mais cinco anos. As Emendas nº 13 e nº 31 vão mais além e reduzem o prazo para 8 anos e 9 anos, respectivamente.

De acordo com o Poder Executivo, para definir qual seria o prazo máximo de prorrogação dos investimentos, foram realizadas simulações econômico-financeiras, utilizando como insumo as demonstrações financeiras das concessionárias dos anos de 2014, 2015 e 2016 e os estudos de viabilidade das concessões rodoviárias da 3ª Etapa – Fase 3.

Estas simulações demonstraram que a crise econômica afetou sobremaneira o tráfego das concessões e, conseqüentemente, a sua capacidade de geração de caixa. Os dados de veículos pedagiados da ANTT para o período 2014-2016 demonstram que a elasticidade da relação entre demanda e Produto Interno Bruto (PIB) é superior a 1, ou seja, que a queda no PIB brasileiro representa queda proporcionalmente maior no tráfego, acarretando em severos impactos sobre as receitas das concessões.

Esse efeito, contudo, não foi uniforme em todas as rodovias. Algumas concessões apresentam uma situação de caixa mais crítica do que outras. Logo, de acordo com as simulações, o alongamento do prazo para realização das duplicações de 5 anos para 8 ou 10 anos tenderia a viabilizar a continuidade do contrato de apenas 1 ou 2 concessões. Mesmo quando se simula a ampliação do prazo para 12 anos, ainda há algumas concessões que ficam em situação limítrofe, entre a viabilidade e a inviabilidade financeiras. Assim, verificou-se que ampliando esse prazo para até 14 anos aumentariam as chances de continuidade de mais contratos, tornando a Medida Provisória mais eficaz.

Essas conclusões foram pautadas pela análise de indicadores financeiros que são comumente utilizados como referência por agentes



financiadores para testar a condição financeira de projetos de concessão. Entre eles estão o volume de investimentos médio anual, os resultados esperados em termos de geração de caixa operacional, os níveis de alavancagem demandados pelo projeto e necessidades de aportes adicionais de recursos pelas concessionárias. Dessa forma, verificou-se que esses indicadores ficam gradualmente melhores ao se alongar os investimentos, tornando essas concessões mais saudáveis financeiramente.

Ponderou-se também que o prazo de até 14 anos confere maior flexibilidade para que as concessionárias explorem diferentes estratégias junto aos bancos financiadores, podendo negociar condições de juros, carência e amortização que viabilizem a continuidade das concessões em tela.

É importante ressaltar que a metodologia de prorrogação proposta considera que, após o período de execução do investimento reprogramado, será realizada uma redução de tarifa e/ou uma redução do prazo da concessão, de forma a garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato original. Ou seja, a reprogramação de investimentos é neutra em termos econômicos para a concessionária. Seu benefício para a concessionária é exclusivamente sobre a capacidade de geração de caixa e sobre a capacidade de alavancagem da empresa (SPE – sociedade de propósito específico), no período mais intensivo em termos de investimentos.

Outro ponto relevante é que quanto maior for o prazo de reprogramação dos investimentos, maior será o desconto na tarifa de pedágio ou maior será a redução do prazo de concessão. Isso cria um incentivo para que a concessionária opte por uma prorrogação de prazo até o nível suficiente para viabilizar a realização dos investimentos, de forma a causar o menor efeito sobre suas finanças após o desconto de tarifa.

Ainda, é importante salientar que as concessões da 3ª Etapa – Fase 3 já estão se encaminhando para o 4º ano de contrato. Assim, optar por um prazo mais curto de reprogramação vai restringir consideravelmente a margem de manobra desses contratos, dificultando sua viabilização, tendo em vista que o limite



da reprogramação seria até o 14º ano de contrato e não mais 14 anos deste momento em diante.

Por isso, impõe-se a rejeição das Emendas nºs 7, 13, 16, 20 e 31.

As Emendas nº 8, nº 9, nº 10, nº 11 e nº 12 versam sobre matéria estranha à MP e, portanto, são rejeitadas.

A Emenda nº 15 impede a reprogramação caso exista processo de caducidade instaurado. É possível, no entanto, que havendo a opção da reprogramação, esta passe a ser a melhor opção tanto para o concessionário quanto para o poder concedente. O processo de caducidade sempre pode ser muito longo e com postergação quase indefinida de investimentos, sugerindo que é medida a ser tomada como exceção. Assim, não acatamos a emenda.

A Emenda nº 17 introduz uma limitação significativa do escopo do processo de reprogramação dos investimentos ao vedar a sua aplicação para as empresas signatárias da leniência. Grande parte das concessionárias deixariam de ser elegíveis comprometendo o objetivo precípua da MP. Note-se que, na emenda, isto se aplica mesmo que o leniente seja minoritário na companhia. Esta emenda também reduz sobremaneira o escopo da MP ao limitar o valor a ser reprogramado a, no máximo, 25% do valor originalmente contratado. Mais uma vez, essa limitação impede que as concessões se mantenham de pé. A emenda 17 também compromete o objetivo primordial da MP ao definir incidência imediata do redutor tarifário. Enfim, a emenda 17 limita em demasia o escopo da medida provisória, minando seu objetivo precípua. Daí rejeitarmos a emenda.

A Emenda nº 21, que pretende instituir isenção tarifária para motocicletas e veículos similares, a partir da realização dos investimentos reprogramados, é rejeitada pois tal isenção oneraria os demais usuários das rodovias. Cabe consignar, a propósito, que o pedágio cobrado de motocicletas já é extremamente reduzido.

A Emenda nº 22 pretende isentar veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e, do mesmo modo que a Emenda nº 21, deve ser rejeitada porque oneraria os demais usuários da rodovia.



124

A certidão negativa de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho é documento exigido para habilitação nas licitações. Condicionar a reprogramação de investimentos à repetição dessa exigência, conforme preconiza a Emenda nº 23, erigiria um empecilho burocrático desnecessário, posto que, mesmo na hipótese extremamente improvável de a concessionária estar inadimplente perante a Justiça Trabalhista, a recuperação da viabilidade econômica da concessão poderia favorecer a quitação dos débitos eventualmente existentes.

A aventada responsabilização solidária do dirigente máximo da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – e dos incumbidos pela fiscalização da concessão, em caso de acidente de trânsito com vítima, causado pela inadimplência de cláusula contratual por parte da concessionária, jogaria sobre agentes administrativos responsabilidade desproporcional à remuneração por eles percebidas. Isso poderia gerar dificuldades para encontrar servidores dispostos a assumir aquelas funções. Impõe-se, portanto, a rejeição da Emenda nº 24, que prevê a referida responsabilização.

O art. 1º da medida provisória trata da reprogramação de investimentos, principal e imprescindível providência do diploma legal. Impõe-se, portanto, a rejeição da Emenda nº 26, que pretende suprimir o referido dispositivo.

Impõe-se, igualmente, a rejeição da Emenda nº 27, que pretende suprimir a especificação do momento de aplicação do redutor tarifário e, ainda mais grave, o § 5º do art. 1º da MP. O dispositivo recém mencionado estabelece que o cálculo do redutor tarifário que compensará a reprogramação de investimentos será realizado com base no valor presente equivalente ao que ocorreria caso houvesse aplicação imediata deste mesmo mecanismo de redução da tarifa. Removê-lo afastaria a garantia de que a reprogramação de investimentos não geraria ganho real para a concessionária, o que é um dos princípios básicos da medida provisória.

A Emenda nº 28 repete parte da proposta consubstanciada na Emenda nº 27, do mesmo Autor. Ocupa-se de suprimir a especificação do momento de aplicação do redutor tarifário. Isso inviabilizaria a adesão à reprogramação de investimentos por parte das concessionárias, que não teriam recursos para realizar tais investimentos se as tarifas fossem reduzidas imediatamente.



125

Ao Emenda nº 29 propõe condicionar a reprogramação de investimentos à alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em favor da União. Tal proposta inviabilizaria a adesão das concessionárias à reprogramação de investimentos, esvaziando o sentido da medida provisória.

A aventada realização de consulta pública antes da celebração do termo de reprogramação de investimentos meramente tumultuaria o processo, em nada contribuindo para a solução dos problemas enfrentados pela MP. Impõe-se, por isso, a rejeição da Emenda nº 30.

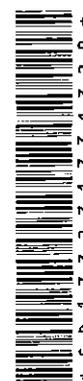
Na realização de investimentos, é imperativo dar prioridade aos trechos em que há maior tráfego de veículos. Portanto, há que se rejeitar a Emenda nº 32, que preconiza a priorização de “trechos de menor desenvolvimento econômico”.

A Emenda nº 33 pretende conceder registro simplificado no RNTRC aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional. Não haveria como simplificar a inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, razão pela qual a referida Emenda é rejeitada.

A elaboração do cronograma de investimentos exige a consideração de cada caso específico. Não seria viável, portanto, impor a distribuição homogênea dos investimentos durante o período da reprogramação, conforme proposto pela Emenda nº 34, que é rejeitada.

Embora não tenham sido objeto de emenda, gostaríamos de prestar esclarecimentos a respeito de sugestões de inclusão de dispositivos, apresentadas por parlamentares, as quais estamos acolhendo na forma do Projeto de Lei de Conversão.

A sugestão do Deputado Carlos Marun pretende modificar a Lei nº 9.074, de 1995, para garantir às concessões de estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, realizadas anteriormente à Lei nº 10.684, de 2003, o mesmo prazo aplicado às concessões recentes, isto é, vinte e cinco anos, com possibilidade de prorrogação por mais dez. A medida, tratada no art. 6º do PLV, tem a finalidade de



equiparar as outorgas antigas às novas, promovendo isonomia na exploração das estações aduaneiras.

Já o art. 4º do PLV, que também não está baseado em emenda, trata da isenção de cobrança, por concessionárias de rodovias, pelo uso da faixa de domínio para a passagem de infraestrutura indispensável à prestação de serviço público de competência municipal. Em que pese haver previsão contratual para tal cobrança, não nos parece razoável garantir fonte de receita acessória para as concessionárias se isso prejudicar a redução de custos na prestação de serviços públicos municipais, os quais, todos sabemos, são especialmente importantes para a qualidade de vida da população e para o dinamismo da economia. De fato, diversos municípios hoje se defrontam com a situação de ter de pagar regularmente às concessionárias para a utilização da faixa de domínio, à semelhança de um aluguel, mesmo que a presença da infraestrutura em nada comprometa os trabalhos da concessão. Nossa proposta, portanto, visa a sanar essa impropriedade, agraciando a prestação de serviços públicos municipais com a prioridade e a reverência que ela merece.

Acolhemos também, no art. 3º do PLV, sugestão do Deputado Zeca Cavalcanti, no sentido de submeter o transporte de valores realizado por empresa especializada às normatizações da ANTT. A medida é importante para trazer maior segurança a todos os agentes envolvidos nesse tipo de transporte: concessionária, transportador e, principalmente, o contratante do serviço.

Por fim, entendemos conveniente acrescentar dispositivo assegurando aos veículos oficiais isenção de pagamento do pedágio e livre passagem nas praças de cobrança, cabendo a cada ente federado arcar com a instalação, em seus veículos, dos dispositivos eletrônicos apropriados. Dispositivos da espécie são utilizados em sistemas como o "ConectCar" e o "Sem Parar".

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 800, de 2017,



127

e de suas emendas. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Com relação às Emendas, voto pela aprovação das de n°s 1, 3, 18, 19 e 25, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das Emendas n°s 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34.

É o voto.

Sala das Sessões, em de de 2017.


Deputado JOSÉ ROCHA
Relator

2017-20887



128

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800/17**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800,
DE 2017**

“Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências”.

Art. 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT poderá realizar, de comum acordo com as concessionárias, a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais cujos contratos prevejam concentração de investimentos em seu período inicial, uma única vez, observadas as diretrizes estabelecidas nesta Lei e na regulamentação específica do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que definirá os termos e as condições para:

I - a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observados as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato; e

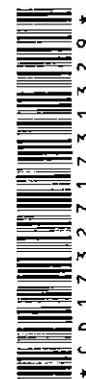
II - a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

a) de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado;

b) da redução do prazo de vigência do contrato; ou

c) da combinação dos critérios a que se referem as alíneas “a” e “b”.

§ 1º A concessionária poderá manifestar interesse em aderir à reprogramação de investimentos de que trata o caput no prazo de um ano, contado da data de publicação da Medida Provisória nº 800, de 2017.



129

§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de catorze anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do caput.

§ 3º Manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação de que trata o § 1º, as partes firmarão, na sequência, aditivo contratual que discipline a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos, conforme ajustado entre as partes e conforme as condições e prazos estabelecidos nesta Lei.

§ 4º A suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes cessará caso, por qualquer motivo, não seja firmado o termo de reprogramação de investimentos e serão aplicados os reajustes e as correções previstos originalmente nos contratos de concessão.

§ 5º O cálculo do redutor tarifário referido na alínea "a" do inciso II do caput será realizado com base no valor presente que seria descontado caso houvesse aplicação imediata do mecanismo redutor previsto no contrato.

§ 6º A reprogramação de que trata o inciso I do caput priorizará a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda, conforme critérios técnicos adotados pela ANTT.

§ 7º Após firmado o termo de reprogramação de investimentos, a concessionária não poderá pleitear a relicitação prevista no Capítulo III da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 8º Do termo de reprogramação de investimentos constará obrigatoriamente o novo cronograma de investimentos pactuado, cujo descumprimento de qualquer das etapas acarretará a incidência das sanções contratuais e legais.



§ 9º Constatado o descumprimento de obrigação de investimento que tenha sido reprogramado, será suspensa a cobrança de pedágio, de forma cautelar, até a apuração, pela ANTT, da responsabilidade da concessionária ou a realização do investimento pactuado.

§ 10. A reprogramação de investimentos de que trata o inciso I do caput deste artigo não poderá ensejar o aumento das tarifas praticadas pela concessionária.

Art. 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, após a celebração do termo de reprogramação de investimentos a que se refere o art. 1º desta Lei, publicará em seu sítio eletrônico o respectivo extrato para conhecimento público, acrescentando dados comparativos sobre o cronograma inicial que deixou de ser executado e o repactuado, com os respectivos prazos para execução.

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-B. A realização de transporte rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos depende de inscrição do transportador no RNTRC em categoria específica na forma estabelecida pela ANTT.

§ 1º As condições para a realização do transporte rodoviário de produtos perigosos de que trata o caput se aplica:

I - a transportadores remunerados e de carga própria;

II - a empresas de segurança privada especializadas em transporte de valores.

§ 2º Serão estabelecidos em regulamento da ANTT os requisitos para a inscrição no RNTRC de:

I - transportadores de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos; e

II - empresas de segurança privada especializadas em transporte de valores.

§ 3º Os transportadores a que se referem o § 2º deverão efetuar sua inscrição no prazo de um ano, contado da data de publicação do regulamento da ANTT.” (NR)



Art. 4º O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 11.....

§ 2º Ressalvada a reparação por danos eventualmente causados, é vedada a cobrança, pela concessionária da rodovia, de qualquer valor em virtude da instalação, manutenção e operação, na faixa de domínio, da infraestrutura indispensável à prestação de serviço público de competência municipal.

§ 3º A instalação da infraestrutura a que se refere o § 2º somente poderá ser iniciada após autorização do poder concedente.

§ 4º A realização de serviços ou obras de manutenção na infraestrutura a que se refere o § 2º somente será iniciada após autorização da concessionária da rodovia ou, em caso de necessidade inadiável, após comunicação à mesma.” (NR)

Art. 5º O art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 18.....

XVII – nos casos de concessão de rodovia federal, as obrigações da concessionária em prestar suporte à Polícia Rodoviária Federal no trecho concedido, a serem previstas no contrato, observados os padrões e orientações técnicas do órgão quanto:

a) à construção, reforma, realocação e manutenção das unidades prediais da Polícia Rodoviária Federal;

b) à compatibilização e adequação funcional dos equipamentos e sistemas de videomonitoramento das rodovias federais concedidas e leitores automáticos de placas veiculares, bem como a cessão das respectivas imagens e dados;

c) à promoção de ações de publicidade e educação de trânsito, em conjunto com a ANTT e as concessionárias de rodovias.” (NR)

Art. 6º O § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º.....



132

.....
§ 3º O prazo de vigência das concessões e permissões de que trata o inciso VI do caput deste artigo, anteriores à vigência da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003, será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por mais dez anos." (NR)

Art. 7º Aos veículos oficiais são asseguradas isenção de pagamento do pedágio e livre passagem nas praças de cobrança, cabendo a cada ente federado arcar com a instalação, naqueles veículos, dos dispositivos eletrônicos apropriados.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2017.


Deputado JOSE ROCHA
Relator

2017-20887



133

COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800/17

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JOSÉ ROCHA

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Ao apresentar meu voto, na reunião de 13 de dezembro do corrente, foi-me sugerido por alguns parlamentares alteração do §9º do art. 1º do Projeto de Lei de Conversão.

O dispositivo prevê que, *constatado o descumprimento de obrigação de investimento que tenha sido reprogramado, será suspensa a cobrança de pedágio, de forma cautelar, até apuração, pela ANTT, da responsabilidade da concessionária ou a realização do investimento pactuado.*

De fato, assiste razão aos nobres pares, os quais apontaram a possibilidade de prejuízos para os usuários caso a cobrança do pedágio seja abruptamente interrompida, com a conseqüente suspensão imediata dos serviços da concessão. Ainda que o dispositivo mencionado seja meritório, pois visa coibir o descumprimento contratual, existem outras medidas, de similar rigidez, que não implicariam conseqüências diretas e imediatas àqueles que utilizam a rodovia.

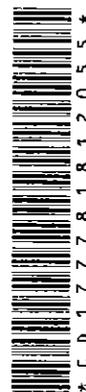
Assim, altero o §9º do art. 1º do Projeto de Lei de Conversão, para adotar a **caducidade** como decorrência pelo inadimplemento dos investimentos reprogramados, na forma do Projeto de Lei de Conversão que acompanha esta Complementação de Voto.

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 800, de 2017, e de suas emendas. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Com relação às Emendas, voto pela aprovação das de nºs 1, 3, 18, 19 e 25, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das Emendas nºs 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34.


Deputado JOSÉ ROCHA

Relator



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800/17**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

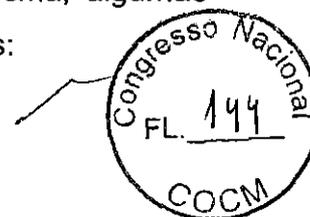
Relator: Deputado JOSÉ ROCHA

I – RELATÓRIO

DESCRIÇÃO

A Medida Provisória nº 800/17 admite que a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – e empresa concessionária de rodovia celebrem termo de reprogramação de investimentos, caso estes estejam concentrados, de acordo com o contrato em vigor, no período inicial da concessão. Permite-se que sejam reprogramados os investimentos uma única vez, atribuindo-se ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a responsabilidade de definir os termos e as condições para (i) a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observadas as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos e (ii) a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio (a) do uso de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, (b) da redução do prazo de vigência do contrato, ou (c) da combinação dos critérios anteriores.

Em que pese a responsabilidade atribuída ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a MP nº 800/17 fixa, ela mesma, algumas diretrizes que não de ser observadas nas reprogramações. São elas:



(i) a concessionária tem o prazo de um ano, contado da data de edição da MP, para manifestar seu interesse na reprogramação;

(ii) o cronograma de investimentos, uma vez reprogramado, poderá se estender por, no máximo, catorze anos, contados do início do contrato;

(iii) um aditivo contratual disciplinará a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos;

(iv) não sendo firmado o termo de reprogramação, cessa a suspensão de que fala o item anterior, aplicando-se os reajustes e as correções originalmente previstos no contrato;

(v) caso se recorra ao emprego de redutor tarifário para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, seu cálculo deve ser realizado com base no valor presente do que seria descontado no cenário sem reprogramação;

(vi) na reprogramação, dar-se-á prioridade a investimentos em trechos de maior demanda;

(vii) a concessionária fica impedida de recorrer ao instituto da relicitação, previsto na Lei nº 13.448, de 2017, caso firme termo de reprogramação;

(viii) se a concessionária descumprir qualquer etapa do novo cronograma de investimentos, sofrerá as sanções contratuais e legais.

A par da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias, a MP nº 800/17 produz modificação na Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre as agências de transporte terrestre e aquaviário (ANTT e ANTAQ), com o fim de submeter o transportador rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos a inscrição, no prazo de até um ano, em categoria específica no RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, de acordo com requisitos a serem estabelecidos pela ANTT. O texto esclarece que as condições para a realização do transporte de produtos perigosos se aplicam tanto aos transportadores remunerados como aos de cargas próprias.



JUSTIFICAÇÃO

Nos termos da Exposição de Motivos nº 54/2017, assinada conjuntamente pelos titulares do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Ministério do Planejamento e da Secretaria Geral da Presidência da República, a presente medida provisória tem por objetivo "conferir condições para a continuidade da prestação de serviços em concessões rodoviárias que preveem a execução de investimentos no início do contrato, como as concessões da 3ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), licitadas entre 2012 e 2014".

Nela, argumenta-se que a obrigação original dos contratados – duplicar trechos de rodovia no prazo de cinco anos, contado do início do contrato – tornou-se impraticável, em virtude da emergência de crise econômica depois de iniciadas as concessões. Em face da nova situação, alega-se que foi frustrada a tomada de empréstimos de longo prazo nas condições veiculadas quando da elaboração do Programa de Investimentos em Logística – PIL, assim como a demanda esperada, em especial do tráfego de caminhões, aos quais se atribui o pagamento das tarifas mais elevadas de pedágio.

Para S.Exas., "diante de outras possibilidades de condução da política pública, quais sejam do avanço para o processo de caducidade, previsto na Lei nº 8.987/95, ou para a relicitação, trazido pela Lei nº 13.448/2017, a hipótese de reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é, sem dúvida, a melhor do ponto de vista do interesse público". Ademais, acrescentam: "São notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais."

Com relação à inscrição de transportadores de carga própria no RNTRC, medida prevista na MP, argumenta-se que é necessária para que a ANTT possa controlar e reprimir aqueles que efetuam transporte remunerado de carga de terceiros, passando-se por transportadores de carga própria. Alega-se que esse tipo de conduta torna desleal a concorrência pelo transporte de cargas.



FUNDAMENTOS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

Os fundamentos de relevância e urgência constitucionalmente exigidos para a adoção de inovações legislativas na forma de Medida Provisória foram declinados na Exposição de Motivos (EM) nº 54/17.

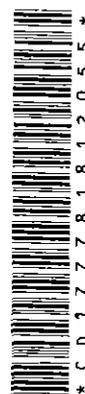
Afirma-se que, em face de sérias dificuldades financeiras das concessões, é imediata a necessidade de reprogramação dos investimentos, de forma que as empresas contratadas possam concentrar seus esforços financeiros em serviços prioritários para a manutenção da fluidez e da segurança rodoviária.

No que respeita às alterações na Lei nº 10.233/01, argumenta-se que a *"fiscalização do transporte remunerado de cargas demanda instrumentos imediatos para combater os crescentes riscos de crescimento dos níveis de informalidade e de evasão fiscal"*.

EMENDAS PARLAMENTARES

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, trinta e quatro emendas à Medida Provisória nº 800, de 2017, cujo resumo se encontra no quadro a seguir.

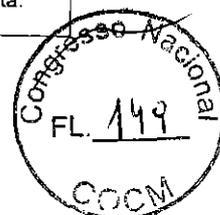
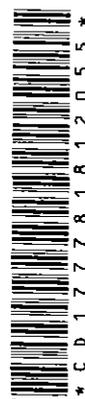
Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 001	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Modifica o art. 18 da Lei de Concessões, para estabelecer que nos editais de concessão rodoviária constem as responsabilidades da concessionária com respeito à segurança pública.
EM 002	Deputado Jerônimo Goergen	PP/RS	A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda antecipa a incidência da redução tarifária para o período logo após a pactuação da reprogramação. Entendendo este momento como o mesmo da "celebração do termo de reprogramação dos investimentos".
EM 003	Deputado Jerônimo Goergen	PP/RS	Veda a majoração de tarifas em virtude da reprogramação de investimentos.
EM 004	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Idêntica à Emenda nº 002.
EM 005	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Reduz o prazo no qual a concessionária poderá manifestar interesse na reprogramação de um ano para 180 dias, contados da publicação da MP.



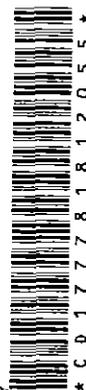
Emenda	Autor	Partido	Descrição
EM 006	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Além da redução tarifária, uma das possibilidades de compensar a reprogramação é reduzir o prazo de vigência do contrato. A emenda define que tal redução deve ser de, no mínimo, cinco anos.
EM 007	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 10 anos.
EM 008	Senador José Pimentel	PT/CE	Altera o art. 6º da Lei nº 10.233/01, para atualizar menção às estruturas de Estado que atuam no setor de transportes. A par disso, atribui ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante a inclusão de dois novos artigos, a incumbência de deliberar sobre o tipo de exploração a ser feita em cada segmento da infraestrutura e dos serviços de transporte, bem como sobre a política tarifária a ser observada nas outorgas.
EM 009	Senador José Pimentel	PT/CE	Acrescenta artigo à Lei nº 10.233/01, para estabelecer competências daquele que atue como poder concedente. Além disso, altera dispositivos que versam sobre competências da ANTT e da ANTAQ, reforçando o papel do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil na articulação das políticas setoriais.
EM 010	Senador José Pimentel	PT/CE	Propõe alterações em dispositivos da Lei nº 10.233/01, com a intenção de atualizar menção às estruturas de Estado que atuam no setor de transportes. Ademais, confere ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil competências hoje reservadas, na lei, às agências.
EM 011	Senador José Pimentel	PT/CE	Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.233/01, para prever a realização de Avaliação de Impacto Regulatório – AIR antes da adoção de ato normativo ou decisão de repercussão geral pela ANTT ou pela ANTAQ.
EM 012	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Isenta veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e, em virtude dessa isenção, faculta a revisão da tarifa do pedágio e determina a redução da tarifa do transporte coletivo.
EM 013	Senador Eduardo Amorim	PSDB/SE	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 8 anos.
EM 014	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda antecipa a incidência da redução tarifária para o período logo após manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação.
EM 015	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	Veda a reprogramação de investimentos quando já houver sido instaurado processo de caducidade da concessão.
EM 016	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	Idêntica à Emenda nº 007.



Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 017	Deputado João Gualberto	PSDB/BA	Veda a reprogramação de investimentos se a concessionária ou sua acionista houver celebrado acordo de leniência. Limita a reprogramação a 25% do valor dos investimentos originalmente previstos. Pretende determinar, ainda, que o redutor tarifário tenha aplicação imediata após firmado o termo de reprogramação, e não quando encerrado o novo cronograma de investimentos.
EM 018	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Estipula que se publique na Internet o extrato do termo de reprogramação, assim como dados acerca do cronograma original e do que tenha sido pactuado.
EM 019	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Determina que a cobrança do pedágio fique suspensa entre a constatação do descumprimento da programação de investimentos e a retomada deles.
EM 020	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 5 anos prorrogáveis por mais 5 anos.
EM 021	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Estabelece que o redutor tarifário, aplicável após a realização dos investimentos reprogramados, seria de 100% para motocicletas e similares.
EM 022	Senador Acir Gurgacz	PDT/RO	Isenta veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e determina que o cálculo da tarifa respectiva considere essa isenção.
EM 023	Senador Telmário Mota	PTB/RR	Condiciona a reprogramação de investimentos à apresentação de certidão negativa de débitos emitida pela Justiça do Trabalho.
EM 024	Deputado Evair Vieira de Melo	PV/ES	Acrescenta artigos à MP, para estabelecer responsabilidade solidária da concessionária e da ANTT por acidente rodoviário devido a descumprimento de cláusula contratual, o qual não tenha sido punido pela Agência.
EM 025	Senador José Medeiros	PODE/MT	Idêntica à Emenda nº 001.
EM 026	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Remove a previsão de reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, a qual constitui a própria razão de ser da MP. Questiona o indesejável adiamento do investimento e o equívoco de apenas compensar este adiamento por meio de redução tarifária para o final do período de investimento prolongado (14 anos).
EM 027	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	O § 5º do art. 1º define que o cálculo do redutor tarifário a compensar o adiamento dos investimentos será realizado com base no valor presente equivalente ao que ocorreria caso houvesse aplicação imediata deste mesmo mecanismo de redução da tarifa. Removê-lo como faz a emenda retira o princípio de que não deve haver ganho real da concessionária em um prazo mais longo. Mais do que isso, na alteração procedida no inciso II define-se que a alteração deve ser em favor da União, ou seja, com redução mais que proporcional na tarifa e no prazo do contrato. A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda retira os "14 anos", sugerindo que pode ser de aplicação anterior ou até imediata.



Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 028	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda retira os "14 anos", sugerindo que pode ser de aplicação anterior ou até imediata.
EM 029	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	A emenda procura fazer mais do que uma compensação da reprogramação dos investimentos previstas em favor da União. Assim, presumivelmente, a redução de tarifas ou do prazo de vigência dos contratos seria mais do que proporcional ao ganho do concessionário com a reprogramação.
EM 030	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	Exige a realização de consulta pública antes da celebração do termo de reprogramação de investimentos.
EM 031	Senador Ronaldo Caiado	DEM/GO	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 9 anos.
EM 032	Deputado José Guimarães	PT/CE	Possibilita que a reprogramação de investimentos priorize trechos de menor desenvolvimento econômico.
EM 033	Deputado José Guimarães	PT/CE	Acrescenta parágrafo ao art. 14-B da Lei nº 10.233/01, com o fim de conceder registro simplificado no RNTRC aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.
EM 034	Deputado José Guimarães	PT/CE	Determina que os investimentos sejam distribuídos de forma homogênea ao longo do período contemplado na reprogramação.



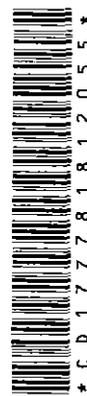
II - VOTO DO RELATOR

DA ADMISSIBILIDADE - REQUISITOS DE URGÊNCIA E RELEVÂNCIA E ATENDIMENTO AO ART. 2º, § 1º, DA RESOLUÇÃO Nº 1, DE 2002- CN

O art. 62 da Constituição Federal estabelece que, em caso de urgência e relevância, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. Cabe avaliar, aqui, se esses pressupostos se acham presentes.

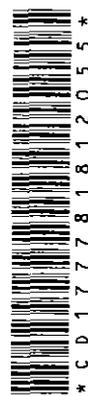
Não há dúvida quanto à relevância dos temas de que trata a Medida Provisória nº 800/2017. O transporte rodoviário, especialmente o de cargas, tem participação amplamente majoritária na matriz brasileira de transportes. Decisões de governo que afetem a realização de investimentos e a produtividade dos agentes têm repercussão enorme para toda a economia nacional. As concessões rodoviárias viabilizam as movimentações de carga e de passageiros mais importantes, muito embora, em termos de extensão quilométrica, estejam muito aquém da malha federal explorada diretamente pela União. Isso, evidentemente, dá conta da necessidade de se manter condições contratuais aderentes à realidade econômica do País. Do contrário, por mais que o governo se esforce para que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços, corre-se o risco de os usuários de rodovias enfrentarem período tormentoso à frente, em virtude da redução drástica de investimentos e da desmobilização de equipes. Nada disso seria saudável para o País, colocando-nos sob o risco de aumento de acidentes, dos tempos de viagem e dos custos de fretes rodoviários.

No que respeita ao segundo quesito de admissibilidade, a urgência da proposta, parece indubitável que uma solução rápida para os problemas enfrentados pelas concessões da chamada “terceira etapa”, cujos contratos foram assinados a partir de 2012, no limiar da crise econômica que tomava o Brasil de assalto, precisa ser encontrada, em definitivo. Com efeito, não se pode negar que as condições macroeconômicas dadas nos últimos três anos para o cumprimento dos contratos da terceira etapa destoaram completamente dos números que orientaram a formulação do modelo mais recente de concessões de rodovias. Todos esperavam, com a deflagração do Programa de Investimento em Logística



e o curso dos indicadores econômicos brasileiros, que fosse possível duplicar trechos rodoviários dados em concessão nos primeiros cinco anos de contrato, revertendo a política gradualista até então adotada nos programas de concessão de rodovias. Contava-se, na mesma linha, com uma parcela substancial de financiamento público, por intermédio do BNDES, a juros convidativos. Não se tratava de uma garantia contratual, cujo cumprimento fosse atribuído ao governo, obviamente, mas de uma promessa forte, amplamente divulgada, que orientou em larga medida os lances dos licitantes vencedores. Não era, enfim, uma expectativa razoável do mercado lidar com um cenário completamente avesso ao dos anos anteriores ao do leilão. Na prática, porém, o que se viu foi o PIB cair 3,5%, em vez de subir 4,5%; o volume de veículos cair mais de 30%, em vez de crescer; e a fonte de financiamento público secar, em vez de fornecer os recursos necessários para a imediata realização dos trabalhos custosos de duplicação das vias.

Diante de tal contexto, tentou-se contornar o desastre econômico-financeiro iminente das concessões da terceira etapa por meio da edição da Medida Provisória nº 752/2016. Essa proposta, convertida na Lei nº 13.448, de 2017, abria a possibilidade de as concessões rodoviárias optarem pelo fim antecipado e amigável da concessão, evitando o conturbado processo de caducidade, no caso de julgarem haver pouca chance de levar o contrato adiante. Na hipótese da renúncia, a União teria a responsabilidade de realizar nova licitação, ficando impedida a concessionária que deixava a concessão de participar do futuro certame. Passados alguns meses, todavia, apenas uma das oito concessionárias da terceira etapa decidiu-se pela entrega antecipada da concessão. Uma delas acabou tendo seu contrato rescindido. As demais se esforçam, sem muito sucesso, em face do quadro de lenta recuperação econômica, para lidar com as obrigações contratuais já em atraso. Parece-nos evidente que prolongar a agonia do setor de concessões rodoviárias, em busca de que as concessionárias se desgastem ainda mais e optem, enfim, pela devolução antecipada, seria uma estratégia contraproducente. Faz-se preciso, de forma pragmática, admitir que ajustes devem ser feitos o quanto antes para, sem prejuízo adicional para o usuário ou para o governo, recolocar os termos contratuais dentro de parâmetros exequíveis. É o que



pretende a Medida Provisória nº 800/2017, como pretendemos demonstrar mais adiante.

DOS DEMAIS REQUISITOS DE CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Com fundamento no art. 62, § 5º, da Constituição Federal, que condiciona a possibilidade de deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias ao juízo prévio favorável sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais, passaremos à sua análise.

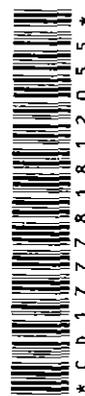
Inicialmente destaco que o mérito da proposta não se insere no rol de vedações inculpidas no art. 62, § 1º, da Constituição Federal, uma vez que não aborda os temas relativos à nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral; não legisla sobre direito penal, processual penal e processual civil; não trata da organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros; não trata das leis orçamentárias; tampouco possui qualquer relação com a detenção ou sequestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro.

Ademais, por não constituir matéria reservada a lei complementar, nem tratar de tema já aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República, entendo presentes os requisitos constitucionais formais conducentes à emissão de parecer favorável à constitucionalidade da MP nº 800, de 2017, ora analisada.

Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa. Também em relação às emendas, não existem óbices. Dessa forma, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da MP nº 800/2017, bem como das emendas a ela oferecidas.

DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 800/17 teve início com a produção da Nota Técnica nº 45, de 2017, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, em respeito ao



disposto no art. 19 da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, cujo § 1º do art. 5º estabelece que o exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

De acordo com a mencionada Nota Técnica, *“é bastante constatar que as disposições da MP em perspectiva, por tratar de reprogramação de contratos de investimentos a serem realizadas por parte de empresas concessionárias de serviço público não provoca impactos diretos mensuráveis sobre as receitas e despesas da União”*.

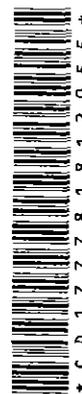
Assim sendo, na análise da Medida Provisória nº 800/17 não foram encontrados elementos que apontassem falta de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira vigente – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), lei do plano plurianual, lei de diretrizes orçamentárias e lei orçamentária da União.

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 800/17 e de suas emendas, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

DO MÉRITO

Os contratos de concessão de infraestrutura em geral padecem de um grande problema comum: implicam investimentos vultosos em custos não recuperáveis por um prazo significativamente longo, durante o qual várias contingências imprevistas podem comprometer os planos originais com base nos quais foram definidos todos os direitos e deveres recíprocos entre concessionários e poder concedente.

Essas contingências têm a ver principalmente com a incerteza sobre os vários governos pelos quais passam a concessão e pelas inevitáveis oscilações do ciclo macroeconômico. No setor rodoviário, cada concessão de rodovias possui um conjunto de investimentos-meta que constitui o chamado



Programa de Exploração Rodoviária (PER) com um cronograma de implementação pré-definido, incluindo duplicações de rodovias, por exemplo.

Essa programação de investimentos baseia-se na projeção da atividade econômica futura que, naturalmente, admite uma certa margem de flexibilidade, para cima ou para baixo, conforme as variações do crescimento econômico.

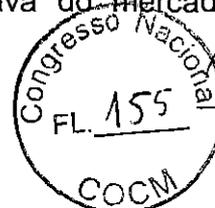
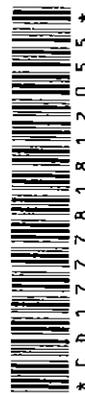
A história da formação de expectativas acerca destas concessões rodoviárias de que trata a Medida Provisória são conhecidas. Os licitantes ganhadores, definitivamente, “erraram a mão” em seus lances na licitação, baseados na aparente solidez dos fundamentos da economia brasileira antes da crise que eclodiu em 2014. Tendo diante de si um cenário favorável no curto prazo, os licitantes apostaram no crescimento da demanda que não se concretizou.

Os elevados deságios nos lances dos preços de pedágio indicam que, por si só, a “embriaguez de otimismo” do empresariado brasileiro à época das licitações responde por boa parte dos problemas que essas concessões hoje enfrentam.

Uma lição aqui é de extrema relevância. Faz sentido haver alguma repartição do risco de demanda entre o poder concedente e o concessionário. Isso é válido especialmente para casos de variações extremas na procura dos serviços, como a que acometeu a economia brasileira a partir de 2014/15. Como destacado por Engel, Fischer e Galetovic (1998) muitos dos problemas das concessões de rodovias dizem respeito ao elevado risco de demanda no setor, pois *“as previsões de tráfego de longo prazo são notoriamente imprecisas pois há considerável incerteza da demanda, boa parte dela além do controle do concessionário”*.

Como já destacado acima, a economia brasileira sofreu queda por dois anos consecutivos, um desempenho pior que o da grande recessão de 1929. O efeito sobre os veículos pesados, que fazem circular as riquezas do País, foi ainda mais contundente.

Com a crise, as condições de financiamento também se deterioraram significativamente em relação ao que se esperava do mercado



financeiro à época e isso comprometeu também sobremaneira a capacidade de cumprir o cronograma de investimentos definido nos respectivos PER.

De outro lado, o ufanismo econômico da época da assinatura dos contratos tornou as metas dos PER das diversas concessões muito ambiciosas. Como destacado na mensagem que acompanha a Medida Provisória nº 800/2017, *“os contratos previam a obrigação de duplicação integral dos trechos das rodovias concedidas no curto espaço de tempo de 5 anos a contar do início da concessão”*. Ou seja, as expectativas econômicas disparatadas do próprio governo, com base nas quais demandou um movimento expansionista exagerado dos investimentos reforçava, em lugar de mitigar, a confiança exagerada dos candidatos a concessionários.

A soma desses elementos foi explosiva para o setor rodoviário, com descumprimento significativo das obrigações contratuais. O fato disso ensejar várias multas aprofundou os problemas financeiros dos concessionários, tornando a crise autoalimentada: a crise compromete o cumprimento do cronograma de investimentos, o que gera punições que pioram as condições financeiras do concessionário para realizar o investimento, o que gera mais multas.

Sendo assim, consideramos de fundamental importância a possibilidade de reprogramação dos investimentos em até 14 (quatorze) anos, prevista na medida provisória.

Não adianta, definitivamente, manter um cronograma irrealista de investimentos. Insistir no erro que foi muito induzido pelo próprio governo emite uma sinalização totalmente inadequada aos investidores: indica falta de compromisso do Estado com uma mínima flexibilidade para ajustes frente a contingências totalmente imprevistas e totalmente fora do controle do concessionário.

Ao mesmo tempo, temos como premissa fundamental que esta reprogramação não pode gerar ganhos indevidos aos concessionários. E este é um ponto fundamental a se insistir aqui.

Definitivamente, não se pode afirmar que esta reprogramação representará um ganho extraordinário ao concessionário, como tem sido afirmado



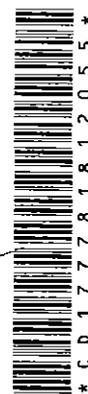
de forma equivocada. Como bem ressaltado na Exposição de Motivos da Medida Provisória, a desconcentração dos investimentos proposta deve respeitar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, além de não gerar impactos negativos para o nível de serviço almejado para essas concessões. Fizemos questão de manter esses dispositivos, para satisfazer aquela premissa.

De fato, o inciso II do art. 1º da Medida Provisória prevê expressamente “a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão”, com base em duas medidas: a) redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado; e b) da redução do prazo de vigência do contrato.

Ou seja, qualquer ganho que porventura esta Medida Provisória resultar para o concessionário em termos de ganho de lucros em relação ao equilíbrio econômico-financeiro será compensado por essas duas medidas, garantindo a desejável neutralidade da política. A ideia é tão somente conferir um alívio de curto prazo, necessário para que os concessionários tomem fôlego e retomem os investimentos.

A Medida Provisória nº 800/17 também cuidou de normatizar a necessidade de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) para o transporte de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos. Deu-se até um ano para fazer a sua inscrição no RNTRC. O objetivo aqui foi conter o aumento da informalidade que gerou um desequilíbrio significativo na concorrência entre os transportadores registrados que cumprem todas as obrigações do arcabouço normativo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e dos que as descumprem. Estes últimos se tornam capazes de roubar mercado dos primeiros tão somente por elidir a regulação, o que é uma sinalização inadequada ao investidor que se mantém na legalidade.

Assim, acolhemos o dispositivo original da Medida Provisória.



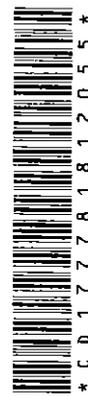
DAS EMENDAS

Foram apresentadas trinta e quatro emendas ao texto da Medida Provisória nº 800/17. Cinco delas – Emendas nº 1, 3, 18, 19 e 25 – serão acatadas pelas razões aqui expostas.

As Emendas nº 1 e nº 25, de idêntico conteúdo, têm a finalidade de prescrever diretriz para os contratos de concessão rodoviária, relacionada à adoção de medidas de segurança pública nos trechos concedidos, a partir de orientações da Polícia Rodoviária Federal. Infelizmente, ao passo que a qualidade dos serviços rodoviários fornecidos aos usuários melhorou com a realização das concessões, a atuação dos órgãos de segurança pública, e especialmente da Polícia Rodoviária Federal – PRF, não se beneficiou, na mesma medida, do ingresso de capital privado nas estradas. Em vista dos constantes problemas orçamentários enfrentados pelo governo federal, a PRF vem sofrendo há tempos com escassez de recursos humanos e financeiros para fazer frente às suas amplas responsabilidades no controle da segurança rodoviária e de todos os brasileiros que se relacionam com as vias federais. Tal situação não condiz com a importância das estradas federais para a economia brasileira nem com a gravidade dos problemas relacionados à segurança pública nos trechos rodoviários que se acham nas imediações de grandes centros urbanos. Roubo de carga, contrabando, tráfico de drogas, sequestros, todas essas são ocorrências que exigem a participação ativa da PRF, para não citarmos a vigilância de condutores e pedestres, de sorte que os acidentes não proliferem. Hoje, todavia, a PRF não se acha aparelhada para dar conta, plenamente, dessas extensas tarefas.

Daí a importância do acolhimento das Emendas nº 1 e nº 25, pois deixarão inscrita em lei a necessidade de os concessionários seguirem as prescrições da PRF e a auxiliarem no trabalho de controle do trânsito e na manutenção de suas funções e unidades físicas.

A Emenda nº 3, acertadamente, deixa bastante claro no texto da medida provisória que a reprogramação dos investimentos não deve dar espaço a nenhuma majoração tarifária, o que não estava absolutamente patente na redação original. Por óbvio, a extensão do prazo para que a concessionária realize os

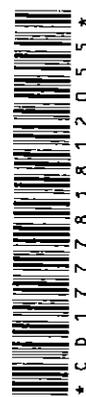


investimentos previstos em contrato já constitui um ajuste significativo, capaz de deixá-la em posição muito mais confortável do que aquela em que hoje se encontra. Adicionar à estratégia de reprogramação a possibilidade de majoração tarifária é algo incompatível com o zelo que o governante há de ter com a coisa pública, posto que ficaria evidenciado o desbalanceamento do contrato a favor de interesses privados.

A Emenda nº 18 propõe, em nome do princípio da transparência dos atos públicos, que a ANTT divulgue dados comparativos do cronograma de execução originalmente previsto com o do cronograma repactuado. Trata-se de medida salutar, benéfica ao interesse da coletividade. Nada existe, portanto, que vá contra a sugestão contida na emenda.

A Emenda nº 19 prevê a suspensão da cobrança de pedágio em caso de descumprimento das obrigações de investimento previstas originalmente no contrato, independentemente de quem tenha dado causa a isso. Embora o texto sugerido precise de ajustes, a ideia faz sentido se o que se tem em mente são os investimentos a ser reprogramados. Por quê? Apesar de os contratos da terceira etapa contarem com mecanismo de desconto tarifário anual no caso de descumprimento do cronograma de investimentos, o chamado fator D, deve-se não perder de vista o fato de que, com a reprogramação, já não estamos no curso normal da execução do contrato de concessão, mas num caminho de exceção, justificável pelas razões aqui já comentadas mas, ainda sim, de exceção. Em decorrência disso, é preciso que o regulador disponha de instrumento com poder de dissuasão ainda mais crível do que o fator D, de sorte que os contratos, então reprogramados, não degenerem uma vez mais. Eis porque a suspensão da cobrança de pedágio deve ser acatada como medida de força, capaz de garantir a efetividade da reprogramação e de sinalizar para a sociedade o comprometimento do governo brasileiro com as boas práticas na prestação de serviço público.

Com respeito às demais emendas (nºs 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34), esclarecemos que não encontramos nelas razões bastantes para alterar o texto da Medida Provisória nº 800/17, seja porque se voltam para temas que saem do estrito

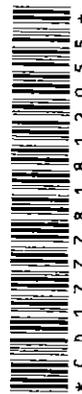


escopo da proposição, seja porque tendem a prejudicar a factibilidade das reprogramações, tornando-as letra morta. Dado o intenso trabalho realizado pelo governo federal no sentido de encontrar as balizas capazes de assegurar a renegociação do contrato sem prejuízo do interesse público, soa descabido se adotar arbitrariamente aqui qualquer outro parâmetro para o cumprimento do prazo restante dos contratos. As propostas nesse sentido não trouxeram elementos suficientes capazes de convencer esta Comissão Mista da necessidade de se adotar balizas diferentes das previstas na MP. De todo modo, passaremos a tecer comentários específicos a respeito de cada uma das emendas rejeitadas, a seguir.

A Emenda nº 2 que determina que a redução tarifária compensatória compense a reprogramação de investimentos ocorra imediatamente foi rejeitada. De fato, caso acatada tal emenda, a folga esperada do fluxo de caixa das concessionárias com a MP, de forma a manter de pé o negócio, simplesmente não ocorreria, comprometendo o seu principal objetivo. Este é o mesmo caso das Emendas nº 4 e nº 14.

A redução do prazo para adesão de um ano para seis meses da Emenda nº 5 não nos parece agregar ganho substancial à Medida Provisória. O concessionário terá que escolher entre manter o cronograma de investimento, reprogramar conforme esta MP ou reliciar nos termos da Lei 13.448, de 2017. É possível que haja necessidade de um tempo maior que seis meses para tomar essa decisão estratégica. Daí que optamos por rejeitar esta emenda.

A Medida Provisória optou por dois mecanismos de compensação, pelo equilíbrio econômico financeiro, da reprogramação do investimento: redução de tarifas, redução do prazo de vigência da concessão ou uma combinação dos dois. A Emenda nº 6 define que a mínima redução de prazo de vigência do contrato será de 5 anos, o que reduz a flexibilidade do regulador na escolha acerca da forma ideal de compensação. Assim, se a compensação ótima for uma combinação de, por exemplo, redução tarifária de 5% e diminuição de 3 anos do prazo de vigência. Se a emenda prevalecer, no entanto, o regulador terá que optar entre reduzir ainda mais a tarifa para, digamos, 10% e não reduzir em nada o prazo de vigência ou implementar uma redução do prazo de vigência em 5 anos. Não constatamos



qualquer ganho com esta perda de flexibilidade de implementação. Assim, rejeitamos a emenda.

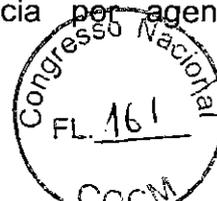
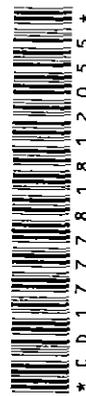
As Emendas nº 7 e nº 16 definem que o prazo máximo para a reprogramação dos investimentos seja de dez anos, no lugar dos catorze anos previstos originalmente no texto da MP. A Emenda nº 20 também define como 10 anos o prazo para reprogramação, mas estabelecendo como cinco prorrogáveis por mais cinco anos. As Emendas nº 13 e nº 31 vão mais além e reduzem o prazo para 8 anos e 9 anos, respectivamente.

De acordo com o Poder Executivo, para definir qual seria o prazo máximo de prorrogação dos investimentos, foram realizadas simulações econômico-financeiras, utilizando como insumo as demonstrações financeiras das concessionárias dos anos de 2014, 2015 e 2016 e os estudos de viabilidade das concessões rodoviárias da 3ª Etapa – Fase 3.

Estas simulações demonstraram que a crise econômica afetou sobremaneira o tráfego das concessões e, conseqüentemente, a sua capacidade de geração de caixa. Os dados de veículos pedagiados da ANTT para o período 2014-2016 demonstram que a elasticidade da relação entre demanda e Produto Interno Bruto (PIB) é superior a 1, ou seja, que a queda no PIB brasileiro representa queda proporcionalmente maior no tráfego, acarretando em severos impactos sobre as receitas das concessões.

Esse efeito, contudo, não foi uniforme em todas as rodovias. Algumas concessões apresentam uma situação de caixa mais crítica do que outras. Logo, de acordo com as simulações, o alongamento do prazo para realização das duplicações de 5 anos para 8 ou 10 anos tenderia a viabilizar a continuidade do contrato de apenas 1 ou 2 concessões. Mesmo quando se simula a ampliação do prazo para 12 anos, ainda há algumas concessões que ficam em situação limítrofe, entre a viabilidade e a inviabilidade financeiras. Assim, verificou-se que ampliando esse prazo para até 14 anos aumentariam as chances de continuidade de mais contratos, tornando a Medida Provisória mais eficaz.

Essas conclusões foram pautadas pela análise de indicadores financeiros que são comumente utilizados como referência por agentes



financiadores para testar a condição financeira de projetos de concessão. Entre eles estão o volume de investimentos médio anual, os resultados esperados em termos de geração de caixa operacional, os níveis de alavancagem demandados pelo projeto e necessidades de aportes adicionais de recursos pelas concessionárias. Dessa forma, verificou-se que esses indicadores ficam gradualmente melhores ao se alongar os investimentos, tornando essas concessões mais saudáveis financeiramente.

Ponderou-se também que o prazo de até 14 anos confere maior flexibilidade para que as concessionárias explorem diferentes estratégias junto aos bancos financiadores, podendo negociar condições de juros, carência e amortização que viabilizem a continuidade das concessões em tela.

É importante ressaltar que a metodologia de prorrogação proposta considera que, após o período de execução do investimento reprogramado, será realizada uma redução de tarifa e/ou uma redução do prazo da concessão, de forma a garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato original. Ou seja, a reprogramação de investimentos é neutra em termos econômicos para a concessionária. Seu benefício para a concessionária é exclusivamente sobre a capacidade de geração de caixa e sobre a capacidade de alavancagem da empresa (SPE – sociedade de propósito específico), no período mais intensivo em termos de investimentos.

Outro ponto relevante é que quanto maior for o prazo de reprogramação dos investimentos, maior será o desconto na tarifa de pedágio ou maior será a redução do prazo de concessão. Isso cria um incentivo para que a concessionária opte por uma prorrogação de prazo até o nível suficiente para viabilizar a realização dos investimentos, de forma a causar o menor efeito sobre suas finanças após o desconto de tarifa.

Ainda, é importante salientar que as concessões da 3ª Etapa – Fase 3 já estão se encaminhando para o 4º ano de contrato. Assim, optar por um prazo mais curto de reprogramação vai restringir consideravelmente a margem de manobra desses contratos, dificultando sua viabilização, tendo em vista que o limite



da reprogramação seria até o 14º ano de contrato e não mais 14 anos deste momento em diante.

Por isso, impõe-se a rejeição das Emendas nºs 7, 13, 16, 20 e 31.

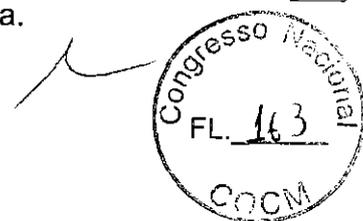
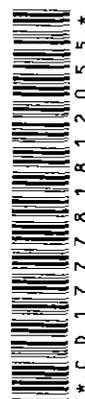
As Emendas nº 8, nº 9, nº 10, nº 11 e nº 12 versam sobre matéria estranha à MP e, portanto, são rejeitadas.

A Emenda nº 15 impede a reprogramação caso exista processo de caducidade instaurado. É possível, no entanto, que havendo a opção da reprogramação, esta passe a ser a melhor opção tanto para o concessionário quanto para o poder concedente. O processo de caducidade sempre pode ser muito longo e com postergação quase indefinida de investimentos, sugerindo que é medida a ser tomada como exceção. Assim, não acatamos a emenda.

A Emenda nº 17 introduz uma limitação significativa do escopo do processo de reprogramação dos investimentos ao vedar a sua aplicação para as empresas signatárias da leniência. Grande parte das concessionárias deixariam de ser elegíveis comprometendo o objetivo precípuo da MP. Note-se que, na emenda, isto se aplica mesmo que o leniente seja minoritário na companhia. Esta emenda também reduz sobremaneira o escopo da MP ao limitar o valor a ser reprogramado a, no máximo, 25% do valor originalmente contratado. Mais uma vez, essa limitação impede que as concessões se mantenham de pé. A emenda 17 também compromete o objetivo primordial da MP ao definir incidência imediata do redutor tarifário. Enfim, a emenda 17 limita em demasia o escopo da medida provisória, minando seu objetivo precípuo. Daí rejeitarmos a emenda.

A Emenda nº 21, que pretende instituir isenção tarifária para motocicletas e veículos similares, a partir da realização dos investimentos reprogramados, é rejeitada pois tal isenção oneraria os demais usuários das rodovias. Cabe consignar, a propósito, que o pedágio cobrado de motocicletas já é extremamente reduzido.

A Emenda nº 22 pretende isentar veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e, do mesmo modo que a Emenda nº 21, deve ser rejeitada porque oneraria os demais usuários da rodovia.



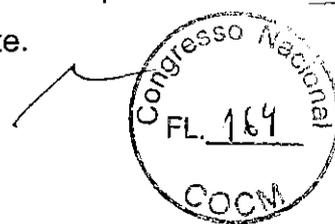
A certidão negativa de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho é documento exigido para habilitação nas licitações. Condicionar a reprogramação de investimentos à repetição dessa exigência, conforme preconiza a Emenda nº 23, erigiria um empecilho burocrático desnecessário, posto que, mesmo na hipótese extremamente improvável de a concessionária estar inadimplente perante a Justiça Trabalhista, a recuperação da viabilidade econômica da concessão poderia favorecer a quitação dos débitos eventualmente existentes.

A aventada responsabilização solidária do dirigente máximo da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – e dos incumbidos pela fiscalização da concessão, em caso de acidente de trânsito com vítima, causado pela inadimplência de cláusula contratual por parte da concessionária, jogaria sobre agentes administrativos responsabilidade desproporcional à remuneração por eles percebidas. Isso poderia gerar dificuldades para encontrar servidores dispostos a assumir aquelas funções. Impõe-se, portanto, a rejeição da Emenda nº 24, que prevê a referida responsabilização.

O art. 1º da medida provisória trata da reprogramação de investimentos, principal e imprescindível providência do diploma legal. Impõe-se, portanto, a rejeição da Emenda nº 26, que pretende suprimir o referido dispositivo.

Impõe-se, igualmente, a rejeição da Emenda nº 27, que pretende suprimir a especificação do momento de aplicação do redutor tarifário e, ainda mais grave, o § 5º do art. 1º da MP. O dispositivo recém mencionado estabelece que o cálculo do redutor tarifário que compensará a reprogramação de investimentos será realizado com base no valor presente equivalente ao que ocorreria caso houvesse aplicação imediata deste mesmo mecanismo de redução da tarifa. Removê-lo afastaria a garantia de que a reprogramação de investimentos não geraria ganho real para a concessionária, o que é um dos princípios básicos da medida provisória.

A Emenda nº 28 repete parte da proposta consubstanciada na Emenda nº 27, do mesmo Autor. Ocupa-se de suprimir a especificação do momento de aplicação do redutor tarifário. Isso inviabilizaria a adesão à reprogramação de investimentos por parte das concessionárias, que não teriam recursos para realizar tais investimentos se as tarifas fossem reduzidas imediatamente.



Ao Emenda nº 29 propõe condicionar a reprogramação de investimentos à alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em favor da União. Tal proposta inviabilizaria a adesão das concessionárias à reprogramação de investimentos, esvaziando o sentido da medida provisória.

A aventada realização de consulta pública antes da celebração do termo de reprogramação de investimentos meramente tumultuaria o processo, em nada contribuindo para a solução dos problemas enfrentados pela MP. Impõe-se, por isso, a rejeição da Emenda nº 30.

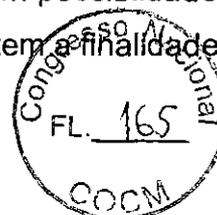
Na realização de investimentos, é imperativo dar prioridade aos trechos em que há maior tráfego de veículos. Portanto, há que se rejeitar a Emenda nº 32, que preconiza a priorização de “trechos de menor desenvolvimento econômico”.

A Emenda nº 33 pretende conceder registro simplificado no RNTRC aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional. Não haveria como simplificar a inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, razão pela qual a referida Emenda é rejeitada.

A elaboração do cronograma de investimentos exige a consideração de cada caso específico. Não seria viável, portanto, impor a distribuição homogênea dos investimentos durante o período da reprogramação, conforme proposto pela Emenda nº 34, que é rejeitada.

Embora não tenham sido objeto de emenda, gostaríamos de prestar esclarecimentos a respeito de sugestões de inclusão de dispositivos, apresentadas por parlamentares, as quais estamos acolhendo na forma do Projeto de Lei de Conversão.

A sugestão do Deputado Carlos Marun pretende modificar a Lei nº 9.074, de 1995, para garantir às concessões de estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, realizadas anteriormente à Lei nº 10.684, de 2003, o mesmo prazo aplicado às concessões recentes, isto é, vinte e cinco anos, com possibilidade de prorrogação por mais dez. A medida, tratada no art. 6º do PLV, tem a finalidade de



equiparar as outorgas antigas às novas, promovendo isonomia na exploração das estações aduaneiras.

Já o art. 4º do PLV, que também não está baseado em emenda, trata da isenção de cobrança, por concessionárias de rodovias, pelo uso da faixa de domínio para a passagem de infraestrutura indispensável à prestação de serviço público de competência municipal. Em que pese haver previsão contratual para tal cobrança, não nos parece razoável garantir fonte de receita acessória para as concessionárias se isso prejudicar a redução de custos na prestação de serviços públicos municipais, os quais, todos sabemos, são especialmente importantes para a qualidade de vida da população e para o dinamismo da economia. De fato, diversos municípios hoje se defrontam com a situação de ter de pagar regularmente às concessionárias para a utilização da faixa de domínio, à semelhança de um aluguel, mesmo que a presença da infraestrutura em nada comprometa os trabalhos da concessão. Nossa proposta, portanto, visa a sanar essa impropriedade, agraciando a prestação de serviços públicos municipais com a prioridade e a reverência que ela merece.

Acolhemos também, no art. 3º do PLV, sugestão do Deputado Zeca Cavalcanti, no sentido de submeter o transporte de valores realizado por empresa especializada às normatizações da ANTT. A medida é importante para trazer maior segurança a todos os agentes envolvidos nesse tipo de transporte: concessionária, transportador e, principalmente, o contratante do serviço.

Por fim, entendemos conveniente acrescentar dispositivo assegurando aos veículos oficiais isenção de pagamento do pedágio e livre passagem nas praças de cobrança, cabendo a cada ente federado arcar com a instalação, em seus veículos, dos dispositivos eletrônicos apropriados. Dispositivos da espécie são utilizados em sistemas como o "ConectCar" e o "Sem Parar".

CONCLUSÃO

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 800, de 2017,



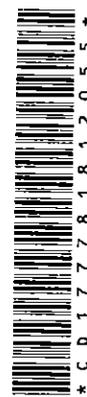
e de suas emendas. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Com relação às Emendas, voto pela aprovação das de nºs 1, 3, 18, 19 e 25, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das Emendas nºs 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34.

É o voto.

Sala das Sessões, em de de 2017.


Deputado JOSÉ ROCHA
Relator

2017-20887



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 800/17**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800,
DE 2017**

“Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências”.

Art. 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT poderá realizar, de comum acordo com as concessionárias, a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais cujos contratos prevejam concentração de investimentos em seu período inicial, uma única vez, observadas as diretrizes estabelecidas nesta Lei e na regulamentação específica do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que definirá os termos e as condições para:

I - a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observados as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato; e

II - a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

a) de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado;

b) da redução do prazo de vigência do contrato; ou

c) da combinação dos critérios a que se referem as alíneas “a” e “b”.

§ 1º A concessionária poderá manifestar interesse em aderir à reprogramação de investimentos de que trata o caput no prazo de um ano, contado da data de publicação da Medida Provisória nº 800, de 2017.



§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de catorze anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do caput.

§ 3º Manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação de que trata o § 1º, as partes firmarão, na sequência, aditivo contratual que discipline a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos, conforme ajustado entre as partes e conforme as condições e prazos estabelecidos nesta Lei.

§ 4º A suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes cessará caso, por qualquer motivo, não seja firmado o termo de reprogramação de investimentos e serão aplicados os reajustes e as correções previstos originalmente nos contratos de concessão.

§ 5º O cálculo do redutor tarifário referido na alínea “a” do inciso II do caput será realizado com base no valor presente que seria descontado caso houvesse aplicação imediata do mecanismo redutor previsto no contrato.

§ 6º A reprogramação de que trata o inciso I do caput priorizará a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda, conforme critérios técnicos adotados pela ANTT.

§ 7º Após firmado o termo de reprogramação de investimentos, a concessionária não poderá pleitear a relicitação prevista no Capítulo III da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 8º Do termo de reprogramação de investimentos constará obrigatoriamente o novo cronograma de investimentos pactuado, cujo descumprimento de qualquer das etapas acarretará a incidência das sanções contratuais e legais.



§ 9º A inexecução total ou parcial da obrigação de investimento que tenha sido reprogramado implicará abertura, pelo poder concedente, de processo de caducidade da concessão.

§ 10. A reprogramação de investimentos de que trata o inciso I do caput deste artigo não poderá ensejar o aumento das tarifas praticadas pela concessionária.

Art. 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, após a celebração do termo de reprogramação de investimentos a que se refere o art. 1º desta Lei, publicará em seu sítio eletrônico o respectivo extrato para conhecimento público, acrescentando dados comparativos sobre o cronograma inicial que deixou de ser executado e o repactuado, com os respectivos prazos para execução.

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-B. A realização de transporte rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos depende de inscrição do transportador no RNTRC em categoria específica na forma estabelecida pela ANTT.

§ 1º As condições para a realização do transporte rodoviário de produtos perigosos de que trata o caput se aplica:

I - a transportadores remunerados e de carga própria;

II - a empresas de segurança privada especializadas em transporte de valores.

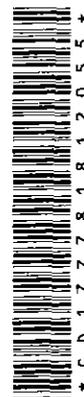
§ 2º Serão estabelecidos em regulamento da ANTT os requisitos para a inscrição no RNTRC de:

I - transportadores de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos; e

II - empresas de segurança privada especializadas em transporte de valores.

§ 3º Os transportadores a que se referem o § 2º deverão efetuar sua inscrição no prazo de um ano, contado da data de publicação do regulamento da ANTT.” (NR)

Art. 4º O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:



“Art. 11.....

§ 2º Ressalvada a reparação por danos eventualmente causados, é vedada a cobrança, pela concessionária da rodovia, de qualquer valor em virtude da instalação, manutenção e operação, na faixa de domínio, da infraestrutura indispensável à prestação de serviço público de competência municipal.

§ 3º A instalação da infraestrutura a que se refere o § 2º somente poderá ser iniciada após autorização do poder concedente.

§ 4º A realização de serviços ou obras de manutenção na infraestrutura a que se refere o § 2º somente será iniciada após autorização da concessionária da rodovia ou, em caso de necessidade inadiável, após comunicação à mesma.” (NR)

Art. 5º O art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 18.....

XVII – nos casos de concessão de rodovia federal, as obrigações da concessionária em prestar suporte à Polícia Rodoviária Federal no trecho concedido, a serem previstas no contrato, observados os padrões e orientações técnicas do órgão quanto:

a) à construção, reforma, realocação e manutenção das unidades prediais da Polícia Rodoviária Federal;

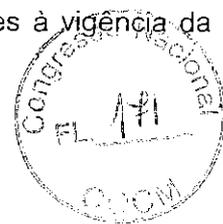
b) à compatibilização e adequação funcional dos equipamentos e sistemas de videomonitoramento das rodovias federais concedidas e leitores automáticos de placas veiculares, bem como a cessão das respectivas imagens e dados;

c) à promoção de ações de publicidade e educação de trânsito, em conjunto com a ANTT e as concessionárias de rodovias.” (NR)

Art. 6º O § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º.....

§ 3º O prazo de vigência das concessões e permissões de que trata o inciso VI do caput deste artigo, anteriores à vigência da Lei nº



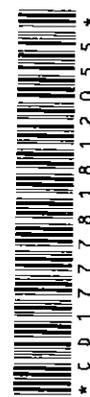
10.684, de 30 de maio de 2003, será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por mais dez anos." (NR)

Art. 7º Aos veículos oficiais são asseguradas isenção de pagamento do pedágio e livre passagem nas praças de cobrança, cabendo a cada ente federado arcar com a instalação, naqueles veículos, dos dispositivos eletrônicos apropriados.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2017.


Deputado JOSÉ ROCHA
Relator





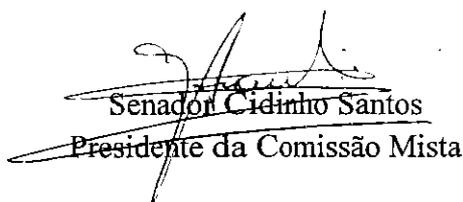
CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 800/2017

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nos dias 13 e 14 de dezembro a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 800, de 2017, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Deputado José Rocha, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 800, de 2017, e de suas emendas; pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas; pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão apresentado; pela aprovação das de nºs 1, 3, 18, 19 e 25, na forma do projeto de lei de conversão; e pela rejeição, no mérito, das Emendas nºs 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34.

Presentes à reunião os Senadores Rose de Freitas, Valdir Raupp, Elmano Férrer, Flexa Ribeiro, Ataídes Oliveira, Sérgio Petecão, Fátima Bezerra, Lúcia Vânia, Cidinho Santos, Romero Jucá, Hélio José, Lasier Martins e Wellington Fagundes; e os Deputados Sergio Souza, Eduardo Cury, José Rocha, Zeca Cavalcanti, Claudio Cajado, Cleber Verde, Jones Martins, Leonardo Quintão, Décio Lima, Fausto Pinato e Wellington Roberto.

Brasília, 14 de dezembro de 2017.


Senador Cidinho Santos
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 44, DE 2017

(Proveniente da Medida Provisória nº 800, de 2017)

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

Art. 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT poderá realizar, de comum acordo com as concessionárias, a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais cujos contratos prevejam concentração de investimentos em seu período inicial, uma única vez, observadas as diretrizes estabelecidas nesta Lei e na regulamentação específica do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que definirá os termos e as condições para:

I - a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observados as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato; e

II - a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

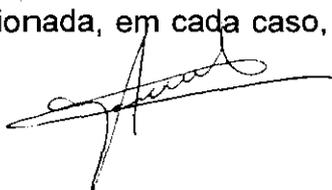
a) de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado;

b) da redução do prazo de vigência do contrato; ou

c) da combinação dos critérios a que se referem as alíneas "a" e "b".

§ 1º A concessionária poderá manifestar interesse em aderir à reprogramação de investimentos de que trata o caput no prazo de um ano, contado da data de publicação da Medida Provisória nº 800, de 2017.

§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de catorze anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômica



financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do caput.

§ 3º Manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação de que trata o § 1º, as partes firmarão, na sequência, aditivo contratual que discipline a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos, conforme ajustado entre as partes e conforme as condições e prazos estabelecidos nesta Lei.

§ 4º A suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes cessará caso, por qualquer motivo, não seja firmado o termo de reprogramação de investimentos e serão aplicados os reajustes e as correções previstos originalmente nos contratos de concessão.

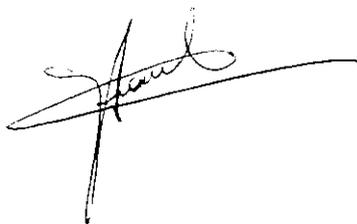
§ 5º O cálculo do redutor tarifário referido na alínea "a" do inciso II do caput será realizado com base no valor presente que seria descontado caso houvesse aplicação imediata do mecanismo redutor previsto no contrato.

§ 6º A reprogramação de que trata o inciso I do caput priorizará a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda, conforme critérios técnicos adotados pela ANTT.

§ 7º Após firmado o termo de reprogramação de investimentos, a concessionária não poderá pleitear a relicitação prevista no Capítulo III da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 8º Do termo de reprogramação de investimentos constará obrigatoriamente o novo cronograma de investimentos pactuado, cujo descumprimento de qualquer das etapas acarretará a incidência das sanções contratuais e legais.

§ 9º A inexecução total ou parcial da obrigação de investimento que tenha sido reprogramado implicará abertura, pelo poder concedente, de processo de caducidade da concessão.



§ 10. A reprogramação de investimentos de que trata o inciso I do caput deste artigo não poderá ensejar o aumento das tarifas praticadas pela concessionária.

Art. 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, após a celebração do termo de reprogramação de investimentos a que se refere o art. 1º desta Lei, publicará em seu sítio eletrônico o respectivo extrato para conhecimento público, acrescentando dados comparativos sobre o cronograma inicial que deixou de ser executado e o repactuado, com os respectivos prazos para execução.

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-B. A realização de transporte rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos depende de inscrição do transportador no RNTRC em categoria específica na forma estabelecida pela ANTT.

§ 1º As condições para a realização do transporte rodoviário de produtos perigosos de que trata o caput se aplica:

- I - a transportadores remunerados e de carga própria;
- II - a empresas de segurança privada especializadas em transporte de valores.

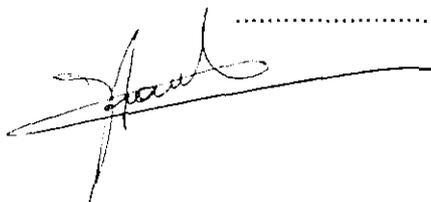
§ 2º Serão estabelecidos em regulamento da ANTT os requisitos para a inscrição no RNTRC de:

- I - transportadores de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos; e
- II - empresas de segurança privada especializadas em transporte de valores.

§ 3º Os transportadores a que se referem o § 2º deverão efetuar sua inscrição no prazo de um ano, contado da data de publicação do regulamento da ANTT.” (NR)

Art. 4º O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 11.....



§ 2º Ressalvada a reparação por danos eventualmente causados, é vedada a cobrança, pela concessionária da rodovia, de qualquer valor em virtude da instalação, manutenção e operação, na faixa de domínio, da infraestrutura indispensável à prestação de serviço público de competência municipal.

§ 3º A instalação da infraestrutura a que se refere o § 2º somente poderá ser iniciada após autorização do poder concedente.

§ 4º A realização de serviços ou obras de manutenção na infraestrutura a que se refere o § 2º somente será iniciada após autorização da concessionária da rodovia ou, em caso de necessidade inadiável, após comunicação à mesma.” (NR)

Art. 5º O art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 18.....

XVII – nos casos de concessão de rodovia federal, as obrigações da concessionária em prestar suporte à Polícia Rodoviária Federal no trecho concedido, a serem previstas no contrato, observados os padrões e orientações técnicas do órgão quanto:

a) à construção, reforma, realocação e manutenção das unidades prediais da Polícia Rodoviária Federal;

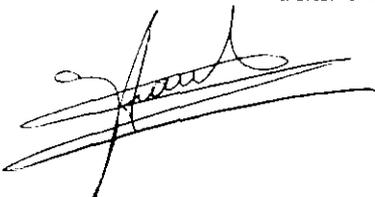
b) à compatibilização e adequação funcional dos equipamentos e sistemas de videomonitoramento das rodovias federais concedidas e leitores automáticos de placas veiculares, bem como a cessão das respectivas imagens e dados;

c) à promoção de ações de publicidade e educação de trânsito, em conjunto com a ANTT e as concessionárias de rodovias.”
(NR)

Art. 6º O § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§ 3º O prazo de vigência das concessões e permissões de que trata o inciso VI do caput deste artigo, anteriores à vigência da

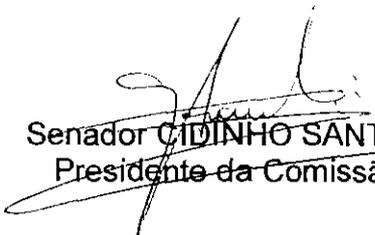


Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003, será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por mais dez anos." (NR)

Art. 7º Aos veículos oficiais são asseguradas isenção de pagamento do pedágio e livre passagem nas praças de cobrança, cabendo a cada ente federado arcar com a instalação, naqueles veículos, dos dispositivos eletrônicos apropriados.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 14 de dezembro de 2017.


Senador CÍDINHO SANTOS
Presidente da Comissão

