



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N.º 752, DE 2016** **(Do Poder Executivo)**

**Mensagem nº 624/2016**  
**Aviso nº 759/2016 – C. Civil**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica 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 8, 10, 24 a 26, 33 a 37, 42, 47 a 49, 86 e 87, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017, adotado; e pela rejeição das Emendas de nºs 1 a 7, 9, 11 a 23, 27 a 32, 38 a 41, 43 a 46, 50 a 53, 58 a 85, 88 a 90. As Emendas de nºs 54 a 57 foram prejudicadas (relator: DEP. SÉRGIO SOUZA e relator-revisor: SEN. WILDER MORAIS).

**DESPACHO:**  
AO PLENÁRIO PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

## SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (90)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 1º Complementação de voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 2º Complementação de voto
- 3º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017, adotado

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica 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:

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Medida Provisória estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a 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.

Art. 2º As prorrogações e as relicitações de que trata esta Medida Provisória se aplicam apenas aos empreendimentos públicos especificamente qualificados para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

Art. 3º O Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidades competentes, adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

Art. 4º Para os fins desta Medida Provisória, considera-se:

I - prorrogação contratual - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste; e

III - relicitação - procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

## CAPÍTULO II DA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

Art. 5º A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Medida Provisória.

§ 1º As prorrogações previstas no **caput** poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria, estando sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, os pedidos de prorrogação contratual deverão ser manifestados formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de vinte e quatro meses do término do contrato originalmente firmado.

§ 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, e desde que já não tenham sido prorrogados anteriormente, os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato.

Art. 6º A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado, entendendo-se como tal:

a) o cumprimento das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação; ou

b) o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato nos últimos cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação.

Art. 7º O termo aditivo referente às prorrogações de que trata o art. 5º deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput**:

- I - o programa dos novos investimentos, quando 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; e
- VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2º As prorrogações dos contratos de parceria dependerão de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

Art. 9º Para efeito da aplicação do disposto neste Capítulo aos contratos de parceria no setor ferroviário, o órgão ou a entidade competente poderá buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá propor soluções para todo o sistema ou implementar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, com vinculação ou desvinculação de trechos ferroviários, admitida a previsão, nos contratos de parceria prorrogados, de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para o dimensionamento das obrigações de investimento a que se refere o § 1º, poderá ser observado o disposto no **caput** do art. 24.

Art. 10. Sem prejuízo das demais disposições desta Medida Provisória, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte deverão ser fixados para cada ano de vigência do contrato de parceria prorrogado e caberá ao órgão ou à entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

§ 2º Os planos de investimentos pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo

contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante a anuência prévia do órgão ou da entidade competente, os planos de investimentos poderão ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato.

§ 4º Efetivadas as prorrogações dos contratos de parceria, as partes promoverão, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, a extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos extintos na equação econômico-financeira dos contratos prorrogados.

§ 5º Com exceção dos bens imóveis, objetos de cessão de uso ao contratado, os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos ao contratado e integrarão o contrato de parceria, observado o disposto no § 7º.

§ 6º Ao contratado caberá gerir, substituir e dispor dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 5º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços referidas no **caput**.

§ 7º Ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, considerando-se amortizados todos os investimentos neles realizados.

§ 8º O disposto no art. 82, **caput**, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

Art. 11. As prorrogações de que trata o art. 5º deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com os estudos referidos no art. 8º.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

Art. 12. O termo aditivo de prorrogação contratual deverá ser encaminhado ao Tribunal de Contas da União, em conjunto com os estudos a que se refere o art. 8º, e, quando for o caso, com os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º.

### CAPÍTULO III DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DOS CONTRATOS 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 Medida Provisória, a relicitação do objeto dos contratos de parceria no setor 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 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 ficará 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 art. 38, § 3º, 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 irretroatável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Medida Provisória; e

IV - 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.

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

§ 4º Não se aplicam aos contratos de parceria especificamente qualificados 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 pelo § 1º do art. 19.

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, 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 Medida Provisória;

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; e

III - o compromisso arbitral entre as partes que preveja a 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 Medida Provisória.

§ 1º Também poderá constar do termo aditivo de que trata o **caput** 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. 16 serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação; e

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. 16.

§ 2º Dos valores de que trata o inciso I do § 1º deverão ser abatidas as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente, 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 será condição para o início do novo contrato de parceria.

§ 4º Não poderão participar do certame licitatório de que trata o **caput**:

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

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

§ 5º As vedações de que trata o § 4º também alcançam a participação das entidades mencionadas:

I - em consórcios constituídos para participar da relicitação;

II - no capital social de empresa participante da relicitação; e

III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

Art. 16. O órgão ou a entidade competente promoverá os estudos necessários à relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar a sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

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

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; e

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 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. 17. O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos de que trata o art. 16 a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação, as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

Art. 18. Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o art. 16 deverão ser encaminhados ao Tribunal de Contas da União, em conjunto com os documentos referidos no art. 14.

Art. 19. Na hipótese de não acudirem interessados para o processo licitatório previsto no art. 13, o contratado deverá dar continuidade à prestação do serviço público, nas condições previstas no inciso II do **caput** do art. 15, até a realização de nova sessão para recebimento de propostas.

§ 1º Persistindo o desinteresse de potenciais licitantes ou não concluído o processo de relicitação no prazo de vinte e quatro meses, contados da data de qualificação de que trata o art. 2º, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando-se 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 poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

#### CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e

pela ANTAQ para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....” (NR)

Art. 21. Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

Art. 22. As disposições desta Medida Provisória não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Medida Provisória.

§ 1º A inclusão de investimentos não previstos no contrato original e não realizados na forma estabelecida nesta Medida Provisória continuará sendo possível pelos mecanismos regulamentares do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Medida Provisória os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, definida como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria destinada a compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste, quando cabível, conforme regras contratuais, editalícias ou regulamentares.

Art. 23. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

Art. 24. Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte ferroviário, oriundos inclusive de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos.

§ 1º Os valores apurados com base no **caput** poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.

Art. 25. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Medida Provisória após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos

direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no **caput**.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pelo parceiro privado, e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se direitos patrimoniais disponíveis para fins desta Medida Provisória:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Medida Provisória.

Art. 26. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 24 de novembro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

Brasília, 7 de Novembro de 2016

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória que estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação de contratos de parceria atualmente existentes na administração pública federal.
2. A Medida Provisória ora proposta objetiva reparar problemas e desafios históricos em importantes setores de infraestrutura, buscando viabilizar a realização imediata de novos investimentos em projetos de parceria e sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável.
3. Como é de conhecimento geral, a ampliação do investimento em infraestrutura é condição *sine qua non* para a retomada do crescimento econômico no Brasil. Ainda, a promoção da qualidade do serviço prestado aos usuários e a continuidade da prestação do serviço também devem receber atenção do poder público. Assim, a proposição ora apresentada à Vossa Excelência busca, por um lado, disciplinar as hipóteses de prorrogação de contratos de parceria para promover investimentos prementes, não previstos nos contratos de concessão em vigor e, por outro, modernizar tais contratos com a inclusão de novas cláusulas de desempenho, metas objetivas para os parceiros privados e punições mais eficazes em caso do seu descumprimento. Além disso, a medida define procedimentos para a relicitação de contratos de parceria que não estejam sendo devidamente cumpridos ou cujos parceiros demonstrarem ausência de capacidade de cumprir com as obrigações assumidas contratualmente.
4. Os novos investimentos em concessões existentes têm o condão de reaquecer o setor de infraestrutura logística de forma muito rápida, resolvendo entraves logísticos, aprimorando os níveis de serviços prestados e criando novos postos de trabalho. Os projetos a serem cobertos são os que já estão em andamento e com histórico de receitas conhecido, facilitando a obtenção de mais recursos de crédito no mercado para arcar com as novas exigências de ampliação e melhorias. Além disso, espera-se que o fato de essas concessões já terem passado por uma primeira análise bancária quando do seu primeiro ciclo de desenvolvimento traga maior celeridade nas aprovações de novas liberações de financiamentos. Assim, as prorrogações teriam o potencial de ensejar investimentos mais rapidamente do que a realização de novas licitações após o fim do prazo das concessões que estão em vigor atualmente, além de tenderem a possuir um menor custo de capital, o que em última instância beneficia os usuários.
5. É essencial a existência de uma lei específica para dar segurança jurídica para incluir novos investimentos em concessões existentes quando for justificadamente necessário. Hoje o Poder Concedente tem se deparado com alguns questionamentos quanto à possibilidade de alteração contratual das concessões públicas. Órgãos públicos têm questionado o interesse público de renovações contratuais ordinárias ou antecipadas como alternativa a novas licitações; usuários, por

sua vez, apresentam dúvidas quanto aos mecanismos de reequilíbrios possíveis de serem adotados e os agentes públicos e concessionárias estão inseguros quanto à legitimidade ativa na condução desses processos. Entendemos que as soluções desses itens estão adequadamente endereçadas na presente medida.

6. A proposição estabelece que, desde que originalmente admitida a prorrogação nos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário, o poder público poderá determinar a realização de investimentos não previstos inicialmente nos contratos, estando assegurado o equilíbrio da equação econômico-financeira para as partes. Em adição, a presente Medida Provisória, em seu art. 3º, prevê que os contratos prorrogados deverão ainda ser ajustados às melhores práticas regulatórias, incorporando avanços tecnológicos e dando ainda maior foco à qualidade dos serviços prestados. Desta forma, as agências reguladoras terão melhores condições de exigir e fazer cumprir os níveis de serviço contratualizados, assim como os investimentos obrigatórios previstos, utilizando-se de mecanismos que desestimulem inexecuções ou atrasos das suas obrigações.

7. A prorrogação, desde que já não tenha sido realizada, poderá ocorrer uma única vez - por período igual ou inferior ao prazo originalmente fixado ou admitido no contrato - e estará sujeita ao cumprimento de condicionantes objetivas por parte da concessionária para ser elegível. As prorrogações antecipadas, por sua vez, somente poderão ocorrer nos contratos cujo prazo de vigência, no momento da manifestação da parte interessada, corresponder a mais de 50% e a menos de 90% do originalmente estipulado. Nas concessões rodoviárias, será também exigido que a concessionária tenha executado no mínimo 80% das obras obrigatórias exigíveis até o momento da manifestação. Já no setor de ferrovias, as concessionárias deverão prestar níveis de serviço adequados nos anos anteriores à prorrogação, o que se traduz no cumprimento de metas de produção e de segurança. Em adição, a prorrogação do contrato dependerá de avaliação qualitativa prévia e favorável do órgão ou entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços. Com isso, busca-se incentivar a adequada execução dos contratos e evitar a prorrogação de concessões que não estejam atingindo requisitos mínimos de investimento, qualidade e segurança.

8. As prorrogações no setor ferroviário deverão ser norteadas pela adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a se garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, mediante compartilhamento, e por parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.

9. Além disso, de modo a ensejar transparência e clareza no processo de prorrogação, evitando dúvidas e eventuais comportamentos oportunistas, o termo aditivo de prorrogação deverá conter cronograma para os novos investimentos e incorporar, nos contratos, mecanismos mais claros que desestimulem seu descumprimento. Ademais, previamente às prorrogações, o órgão ou entidade competente deverá apresentar estudo técnico que demonstre a vantagem da medida frente à realização de nova licitação para o empreendimento nas novas condições desejadas, do qual deverão constar também elementos como estimativas dos custos e das despesas operacionais, projeções de demanda, avaliação econômico-financeira, diretrizes ambientais, quando exigíveis, e o valor de outorga a ser pago pela prorrogação, quando for o caso.

10. A esse respeito, o texto inova ao determinar que os estudos elaborados em cada prorrogação sejam submetidos a consulta pública e posteriormente ao Tribunal de Contas da União. Busca-se, com isso, incrementar a governança e a transparência do procedimento de prorrogação das concessões, garantindo-se a preservação do interesse público por meio de análise criteriosa das alternativas adotadas para cada caso.

11. A Medida Provisória, de outro lado, faculta ao Poder Concedente, em comum acordo

com concessionário, adotar o procedimento de relicitação de contratos de parceria vigentes no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujos parceiros demonstrem ausência de capacidade em cumprir com as obrigações assumidas contratualmente. Trata-se de alternativa inovadora de “devolução coordenada e negociada” da concessão, evitando-se o processo de caducidade, muitas vezes moroso e com longa disputa judicial, em que, normalmente, os usuários da concessão são os principais penalizados pela má prestação do serviço até a conclusão do processo. Nesse caso, deverá ser realizado estudo prévio visando garantir a viabilidade econômica e operacional do novo ajuste. A governança e a transparência foram de novo reforçadas, e a proposta de transferência, junto com os estudos, deve ser submetida a consulta pública e ao TCU. Merece destaque o fato de que eventuais indenizações devidas pelo Poder Concedente ao parceiro privado serão pagas pelo novo contratado, o que evitará o desembolso de recursos por parte da Administração Pública Federal. Também está prevista a possibilidade ao novo contratado, quando as condições de financiamento se mostrarem vantajosas ao Poder Público e viáveis aos financiadores, de assunção das dívidas adquiridas pelo antigo concessionário.

12. Nessa relicitação, o Poder Concedente terá a faculdade de reavaliar as condições originalmente pactuadas no contrato e promover a seleção de outro parceiro apto à execução do objeto. O parceiro originalmente contratado e os acionistas relevantes da empresa responsável pela execução do contrato não poderão participar do novo certame. Até a conclusão da relicitação e a assinatura do novo contrato de parceria, o antigo concessionário deverá assegurar, porém, a continuidade da prestação dos serviços essenciais, sob pena de aplicação de penalidades contratuais.

13. Outra medida relevante prevista nesta Medida Provisória é explicitar a possibilidade de a agência reguladora celebrar compromisso arbitral para resolução de controvérsia, na forma estabelecida pela Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, caso o concessionário manifeste intenção de litigar quanto a “direitos patrimoniais disponíveis”. A fim de bem disciplinar a matéria, a proposição define quais seriam tais direitos sujeitos a arbitragem: obrigações relativas à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro; cálculo de indenizações por força da extinção ou transferência do contrato; e inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes, inclusive quando resultarem na aplicação de sanções pecuniárias pelo Poder Público.

14. Esta proposta visa a incorporar esse avanço regulatório aos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, ao instituir um mecanismo mais célere de resolução de controvérsias. A proposição também reforça o poder decisório das agências reguladoras e suas competências de cumprir e fazer cumprir os contratos e de aplicar penalidades pelo seu descumprimento, explicitando que a celebração de compromisso arbitral ficará a seu critério de conveniência e oportunidade e deverá ocorrer apenas após decisão definitiva da autoridade competente.

15. Propõe-se também normativo legal para uniformizar os procedimentos em hipótese de celebração de contratos acessórios cuja vigência ultrapasse o prazo de vigência do contrato de concessão, nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento. Vale ressaltar que tal procedimento é disciplinado contratualmente como uma exceção, sendo a regra geral a amortização dentro do prazo da concessão.

16. Dessa forma, espera-se que o mecanismo que permite a amortização de empreendimentos geradores de receitas não tarifárias além do prazo da concessão seja particularmente útil conforme os contratos se aproximem de seu termo final, e/ou para investimentos de grande monta, após análise de conveniência e oportunidade pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, nos termos do regulamento. Não obstante, a fim de se evitar o comprometimento de receitas de futuros concessionários ou da própria União, a proposição veda a celebração de contratos em que haja antecipação de receitas relativas ao período que extrapola o prazo do contrato de concessão.

17. Por fim, a proposição em tela estabelece que, na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento de indenização pela concessionária diretamente à Infraero pelos custos diretos e indiretos de encerramento de atividades. Tal medida é relevante para manter a o equilíbrio financeiro da empresa face a redução das receitas em decorrência da concessão dos aeroportos.

18. A Medida Provisória, em suma, confere a segurança jurídica necessária para requalificação de empreendimentos de infraestrutura vitais para a economia brasileira. Permite a realização imediata de investimentos em concessões existentes, em que há necessidade urgente para aprimorar o nível de serviço prestado à população e sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável, colocando em risco a qualidade e a continuidade da prestação do serviço prestado aos usuários. O aumento da disponibilidade, a garantia da continuidade e a melhoria da qualidade dos serviços a eles relacionados contribuirão também para a retomada do crescimento econômico, a geração de empregos e o incremento dos níveis de investimento no país.

19. Essas, Excelentíssimo Senhor Presidente da República, são as razões que justificam a adoção da Medida Provisória que ora submetemos à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

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

Mensagem nº 624

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 752, de 24 de novembro de 2016, que “Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências”.

Brasília, 24 de novembro de 2016.

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI Nº 13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016**

Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

**CAPÍTULO I  
DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS**

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

§ 1º Podem integrar o PPI:

I - os empreendimentos públicos de infraestrutura em execução ou a serem executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta e indireta da União;

II - os empreendimentos públicos de infraestrutura que, por delegação ou com o fomento da União, sejam executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta ou indireta dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; e

III - as demais medidas do Programa Nacional de Desestatização a que se refere a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 2º Para os fins desta Lei, consideram-se contratos de parceria a concessão comum, a concessão patrocinada, a concessão administrativa, a concessão regida por legislação setorial, a permissão de serviço público, o arrendamento de bem público, a concessão de direito real e os outros negócios público-privados que, em função de seu caráter estratégico e de sua complexidade, especificidade, volume de investimentos, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidos, adotem estrutura jurídica semelhante.

Art. 2º São objetivos do PPI:

I - ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em harmonia com as metas de desenvolvimento social e econômico do País;

II - garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas adequadas;

III - promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços;

IV - assegurar a estabilidade e a segurança jurídica, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos; e

V - fortalecer o papel regulador do Estado e a autonomia das entidades estatais de regulação.

Art. 3º Na implementação do PPI serão observados os seguintes princípios:  
I - estabilidade das políticas públicas de infraestrutura;  
II - legalidade, qualidade, eficiência e transparência da atuação estatal; e  
III - garantia de segurança jurídica aos agentes públicos, às entidades estatais e aos particulares envolvidos.

.....

.....

## **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 VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO**

.....

#### **Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas**

.....

#### **Subseção II Das Concessões**

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A. As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital. ([“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: ([“Caput” do parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#))

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

VI - ([VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012](#))

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: ([“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 - definições do objeto da concessão;

II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII - tarifas;

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI - critérios para reversibilidade de ativos;

XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia..

.....

**CAPÍTULO VII**  
**DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES**  
**- DNIT**

**Seção I**  
**Da Instituição, dos Objetivos e das Atribuições**

.....

Art. 82. São atribuições do DNT, em sua esfera de atuação:

I - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio

da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; [\*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)\*](#)

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União; [\*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)\*](#)

VI - participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII - realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII - firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX - declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X - elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII - administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)\*](#)

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)\*](#)

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)\*](#)

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do *caput* deste artigo. [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)\*](#)

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos; [\*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)\*](#)

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e [\*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)\*](#)

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento. [\*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)\*](#)

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ. [\*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.561, 13/11/2002\)\*](#)

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima. (Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 68, de 4/9/2002 convertida na Lei nº 10.561, 13/11/2002)

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007)

## **Seção II** **Das Contratações e do Controle**

Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público. (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

Parágrafo único. O DNIT fiscalizará o cumprimento das condições contratuais, quanto às especificações técnicas, aos preços e seus reajustamentos, aos prazos e cronogramas, para o controle da qualidade, dos custos e do retorno econômico dos investimentos.

.....

.....

## **LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

### CAPÍTULO X DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

.....

Art. 38. 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, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 577, de 29/8/2012, convertida na Lei nº 12.767, de 27/12/2012\)](#)

§ 2º A declaração de caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

.....  
.....

# LEI Nº 11.101, DE 9 DE FEVEREIRO DE 2005

Regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a recuperação judicial, a recuperação extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária, doravante referidos simplesmente como devedor.

Art. 2º Esta Lei não se aplica a:

I - empresa pública e sociedade de economia mista;

II - instituição financeira pública ou privada, cooperativa de crédito, consórcio, entidade de previdência complementar, sociedade operadora de plano de assistência à saúde, sociedade seguradora, sociedade de capitalização e outras entidades legalmente equiparadas às anteriores.

.....  
.....

Ofício nº 192 (CN)

Brasília, em 6 de abril de 2017.

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

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

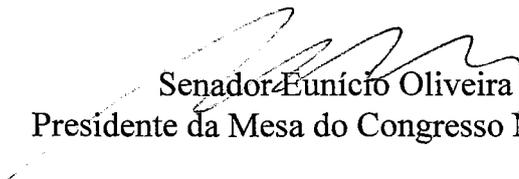
Senhor Presidente,

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 752, de 2016, que “Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências”.

À Medida foram oferecidas 90 (noventa) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2017, que conclui pelo PLV nº 3, 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 Eunicio Oliveira  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Secretaria de Expediente

MPV Nº 752 16  
Fis. 426



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 752**, de 2016, que "*Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.*"

<b>PARLAMENTARES</b>	<b>EMENDAS Nº S</b>
Senador JOSÉ PIMENTEL	001; 002; 004; 005;
Deputado DIEGO ANDRADE	003;
Deputado SERGIO VIDIGAL	006; 007;
Deputado PEDRO FERNANDES	008; 009;
Deputado TENENTE LÚCIO	010;
Deputado MILTON MONTI	011;
Deputado JOÃO DERLY	012;
Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	013; 086; 087; 088; 089;
Deputado FABIO GARCIA	014;
Senador WELLINGTON FAGUNDES	015; 016; 017; 018; 019; 020; 021; 022; 023;
Deputado LUIZ LAURO FILHO	024; 025; 026;
Senador CIDINHO SANTOS	027;
Deputado HUGO LEAL	028; 029; 030; 031;
Deputado DOMINGOS SÁVIO	032;
Deputado NILSON LEITÃO	033; 034; 035;
Deputado JULIO LOPES	036; 037; 038; 039; 040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047;
Deputado OTAVIO LEITE	048; 049; 050; 051; 052;
Senador IVO CASSOL	053;
Deputado SERGIO SOUZA	054; 055; 056; 057;
Deputada TEREZA CRISTINA	058; 059; 060;
Deputado PAUDERNEY AVELINO	061; 078;
Deputado OSMAR SERRAGLIO	062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069;
Deputada JOZI ARAÚJO	070;
Deputado WEVERTON ROCHA	071;
Deputado AFONSO FLORENCE	072; 073; 074; 075; 076; 077;

<b>PARLAMENTARES</b>	<b>EMENDAS Nº S</b>
Senador RICARDO FERRAÇO	080;
Senador PAULO BAUER	081;
Deputado EDINHO BEZ	082;
Senador PAULO ROCHA	083; 084; 085;
Deputado HERÁCLITO FORTES	090;

**TOTAL DE EMENDAS: 90**



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. .... Quando houver o estabelecimento Com vistas ao atendimento do disposto no art. 3º, a adoção de ato normativo ou decisão de repercussão geral pelas Agências Reguladoras e demais órgãos e entidades com competências regulatórias será precedida da realização de análise de impacto regulatório – AIR.

§ 1º. A AIR conterà, 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 do órgão ou entidade com competências regulatórias, 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 ou ao dirigente máximo do órgão ou entidade.

§ 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 ou dirigente máximo do órgão ou entidade 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 normativos à não adoção do ato ou decisão.

§ 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.



§ 6º O Poder Executivo instituirá, no âmbito do Conselho de Governo da Presidência da República, Câmara específica destinada a avaliar e acompanhar assuntos regulatórios, e opinar sobre propostas de edição ou alterações de atos normativos de caráter geral e significativo impacto econômico, social ou concorrencial que lhe sejam submetidas pelas Agências Reguladoras e demais órgãos e entidades com competências regulatórias, bem assim as respectivas análises de impacto regulatório.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A MPV 752 prevê, em seu art. 3º, que o Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidades competentes, adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

Ao editar a MPV 727, o Executivo propôs, na forma do seu art. 6º contempla, no inciso II, que os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI deveriam formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa, independentemente de exigência legal, das práticas avançadas recomendadas pelas melhores experiências nacionais e internacionais, inclusive “análise de impacto regulatório quando da edição ou alteração de regulamentos, planos regulatórios setoriais e outros atos regulatórios setoriais, visando a orientar a tomada das decisões e assegurar a eficiência, a eficácia, a coerência e a qualidade da política regulatória, com integral respeito às normas e direitos envolvidos”.

Em sua conversão em Lei, esse comando foi, equivocadamente, suprimido.

No entanto, a votação pela Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional do PLS nº 52, de 2013, em 23 de novembro de 2016, contemplou, na forma do art. 6º, que a adoção e as propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, de consumidores ou usuários dos serviços prestados pelas Agências Reguladoras serão, nos termos do regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório – AIR – que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

O reconhecimento da análise de impacto regulatório é um passo extremamente relevante e esse instrumento já vinha sendo implementado no âmbito das agências reguladoras federais, sob a coordenação da Casa Civil no âmbito do Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação – PRO-REG.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL**

Assim é bem vinda a sua previsão legal, e certamente contribuirá para a melhor qualidade das decisões adotadas na arena regulatória.

Contudo, entendemos ser conveniente e necessário dar tratamento mais amplo ao tema, na forma da emenda em questão.

Propomos, assim, a inserção de novo artigo, baseado na recomendação da OCDE e do Tribunal de Contas da União no sentido de instituir-se a Análise de Impacto Regulatório – AIR como requisito para a legitimação dos atos normativos de maior impacto regulatório não somente em agências reguladoras, mas em todos os setores com capacidades regulatórias.

Assim, as agências reguladoras e demais órgãos e entidades com competências regulatórias deverão elaborar previamente à edição de atos normativos de repercussão geral tais avaliações de impacto regulatório. Trata-se de instrumento que permite a verificação prévia da adequação entre meios e fins, amplamente adotada nos países onde a função regulatória acha-se mais desenvolvida, de que é exemplo a sua aplicação em quase todos os países membros da OCDE.

A AIR, ademais, já vem sendo adotada pelas agências reguladoras federais com vistas à melhoria da qualidade regulatória, como exemplifica a Resolução Normativa nº 540, de 12 de março de 2013, que “Aprova a Norma de Organização ANEEL nº 40, que dispõe sobre realização de Análise de Impacto Regulatório – AIR – no âmbito da Agência”.

Incluímos, ainda, na forma do § 6º, a previsão da criação pelo Poder Executivo, na forma de Câmara do Conselho de Governo, de um órgão de supervisão regulatória, de caráter colegiado e ministerial, à semelhança da Câmara de Comércio Exterior, que seria responsável pela avaliação e acompanhamento de assuntos regulatórios, pela avaliação de atos de caráter geral de significativo impacto e de suas análises de impacto regulatório.

Assim como o *Office of Information and Regulatory Affaris* – OIRA, vinculado à Presidência da República dos EUA, e a *Comision Federal de Mejora Regulatória* – COFEMER, vinculada à Secretaria de Economia do México, entre outros organismos de supervisão regulatória relevantes, essa Câmara opinaria, por provocação das próprias agências, sobre as propostas de atos de caráter geral que teriam grande impacto social, econômico ou concorrencial, permitindo um exame mais aprofundado e contribuindo para a redução do déficit democrático das decisões das agências e demais entes reguladores.

Sala da Comissão,

**Senador José Pimentel**  
PT/CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 3º do art. 5º a seguinte redação:

“§ 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, e desde que não tenham sido prorrogados anteriormente, os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, **demonstrado o interesse público na prorrogação**, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato, **não podendo a prorrogação ser superior a cinco anos.**”

JUSTIFICAÇÃO

A prorrogação de contratos de concessão não pode ser autorizada genericamente, nos termos previstos em contrato, sob pena de fragilização do instituto da licitação. Como decidido recentemente pelo STF:

“AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPRESENTAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DE LEIS OU ATOS NORMATIVOS ESTADUAIS OU MUNICIPAIS.(...) CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. PRORROGAÇÃO POR PERÍODO ALÉM DO PRAZO RAZOÁVEL PARA A REALIZAÇÃO DE NOVO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO. VIOLAÇÃO À EXIGÊNCIA CONSTITUCIONAL DE PRÉVIA LICITAÇÃO PÚBLICA. AGRAVO IMPROVIDO. (...)III – A prorrogação não razoável de concessão de serviço público ofende a exigência constitucional de que ela deve ser precedida de licitação pública. Precedentes. IV – Agravo regimental improvido”(RE nº 412.921/MG-AgR, Primeira Turma, Relator o Ministro **Ricardo Lewandowski**, DJ de 15/3/11).

AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO ARE 724396 AgR/ RS - Relator: Min. DIAS TOFFOLI EMENTA: Agravo regimental no recurso extraordinário com agravo. Administrativo. Concessão de transporte público. Prorrogação do contrato sem licitação. Impossibilidade.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL**

Precedentes. 1. É pacífica a orientação da Corte de que, nos termos do art. 175, caput, da Constituição Federal, é imprescindível a realização de licitação para a prorrogação dos contratos de concessão de serviço público. 2. Agravo regimental não provido.”

Assim, a se admitir a prorrogação, somente se pode adotá-la em casos especiais e por prazo razoável, e em regra esse prazo não deve superar 5 anos, de modo que não se pode conferir ao contrato o poder de fixar prazos ilimitados de prorrogação.

Dessa forma, a presente emenda visa introduzir no § 3º do art. 5º esse limite material, em favor da previsibilidade e regularidade dos processos de outorga mediante licitação.

Sala da Comissão,

Senador **José Pimentel**  
PT/CE



**CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

**MPV 752  
00003**

Data	Proposição <b>Medida Provisória nº 752/2016.</b>
------	---

Autor <b>Deputado DIEGO ANDRADE</b>	Nº do prontuário
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global	

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Caput</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	---------------	--------------	---------------	---------------

**TEXTO/JUSTIFICAÇÃO**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescenta-se ao art. 20 da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 20 a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 77 .....

.....

§3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do caput deste artigo será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda tem como objetivo tornar a Taxa de Fiscalização, prevista na Lei nº 10.233, de junho de 2001, razoavelmente praticável aos empreendedores do sistema rodoviário coletivo interestadual e internacional.

Atualmente essa taxa possui o valor de R\$1.800,00. Trata-se de um valor abusivo se considerar que a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT possui, entre outras fontes de receitas, recursos do Orçamento Geral da União para desenvolver suas atividades precípuas. Essa cobrança onera abusivamente toda a atividade de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, mas principalmente os transportadores autônomos, parcela economicamente mais fraca dessa atividade.

É de extrema importância que o poder público possua recursos para realizar a fiscalização, bem como honrar com as despesas de custeio da máquina pública. Assim sendo, é aceitável e economicamente viável que essa taxa possua um valor suportável pelos empresários desse seguimento de transporte, sem, contudo, caracterizar abusividade governamental.

A manutenção do valor de R\$1.800,00 da taxa de fiscalização demonstra completa falta de correspondência entre o valor tributário exigido e o custo da atividade estatal, sendo de extrema necessidade reaver o atual valor dessa taxa.

Desse modo, com o objetivo de evitarmos a abusividade do poder público em tributar o cidadão que gera emprego e renda, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta emenda.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado DIEGO ANDRADE</b>	<b>MG</b>	<b>PSD</b>

DATA	ASSINATURA
29/11/16	



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. ... O exercício do poder de outorga por Agência Reguladora, autarquia ou órgão da Administração direta, independentemente do disposto em leis específicas, dar-se-á em consonância com o Plano de Outorgas, as políticas do setor e as diretrizes para os processos licitatórios aprovadas pelo respectivo Conselho de políticas setorial, pelo Poder Executivo ou pelo Congresso Nacional, conforme o caso.”

JUSTIFICAÇÃO

Como pressuposto para o exercício do poder concedente, seja a administração direta ou suas autarquias, aqui incluídas as Agências Reguladoras, verifica-se a necessidade de planejamento prévio, que defina o objetivo a ser alcançado e os meios para tanto.

A definição de políticas públicas setoriais precede o exercício do poder de outorga, e só pode emanar ou do Chefe do Executivo, e de seus ministros de Estado que compõem, via de regra, conselhos setoriais de políticas, como o CNPE, ou do próprio Legislativo.

O órgão ou entidade que exerce o poder de outorga, assim, não tem e não pode ter autonomia para exercê-lo **sem levar em conta as diretrizes de políticas públicas** e as **prerrogativas de ordem política** de quem detém a legitimidade para tanto. A AGU já adotou, em 2006, o entendimento de que é cabível o recurso hierárquico impróprio contra decisões regulatórias que contrariem as políticas do setor.

Assim, é necessário, para evitar o exercício dessa prerrogativa de forma excessivamente autônoma e discricionária, uma **regra geral que evite dúvidas quanto a essa vinculação do poder de outorga, em todos os casos, às políticas setoriais estabelecidas pelo Executivo, pelo Congresso ou pelos conselhos de política setorial,** conforme previsto em cada marco regulatório.

Sala da Comissão,

Senador José Pimentel  
PT/CE



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se no art. 25 o seguinte parágrafo:

“§ ... Aplicar-se-ão ao mérito da causa submetida à arbitragem exclusivamente as normas do ordenamento jurídico brasileiro e os regulamentos específicos do setor, excluída a equidade.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A arbitragem já é prevista em grande parte dos contratos de concessão como forma de solução de conflitos, devendo ser sempre conduzida em língua portuguesa. Outra cláusula geralmente prevista é que ao mérito da causa submetida à arbitragem devem ser aplicadas exclusivamente as normas do ordenamento jurídico brasileiro e os regulamentos específicos do setor, excluída a equidade.

Não obstante, a MPV ao dispor sobre a arbitragem nos contratos de concessão omitiu essa previsão, o que fragiliza o instituto, em situação que se diferencia da arbitragem entre particulares.

Dessa forma, para a preservação do interesse público, propomos explicitar essa limitação às arbitragens nos casos de que trata o art. 25.

Sala da Comissão,

Senador **José Pimentel**  
PT/CE



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE  
EMENDAS

MPV 752

00006  
ETIQUETA

DATA 30/11/2016	<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016</b>
--------------------	--

AUTOR DEPUTADO SÉRGIO 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 artigo 23 da Medida Provisória nº 752, de 2016, para que passe a constar a seguinte redação:

“Art. 23. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até **doze** meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço. ”

#### **JUSTIFICATIVA**

A ampliação do investimento em infraestrutura é condição *sine qua non* para a retomada do crescimento econômico no Brasil. Ainda, a promoção da qualidade do serviço prestado aos usuários e a continuidade da prestação do serviço também devem receber atenção do poder público.

Nessa esteira, entendemos que está correta a previsão do art. 23, que concede prazo de prorrogação do contrato cujo novo processo licitatório não esteja finalizado no tempo previsto. Entretanto,

consideramos que 24 meses é tempo demasiado que pode beneficiar indevidamente o contratado em detrimento daqueles que estão concorrendo em nova licitação.

Assim sendo, propomos a alteração desse prazo para doze meses, que certamente será suficiente para finalização da licitação, sem trazer prejuízos aos usuários nem aos demais licitantes.

DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL  
PDT/ES

Brasília, 30 de novembro de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 752**

**00007**  
ETIQUETA

DATA  
30/11/2016

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016**

AUTOR  
DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL (PDT/ES)

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o seguinte §6º ao art. 15 da Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. 15 .....

§6º O atual contratado, ou a Sociedade de Propósito Específico - SPE responsável pela execução do contrato de parceria, bem como os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, vinte por cento do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de relicitação, não poderão participar, pelo período de 5 anos, de procedimento licitatório de objeto similar ao do que se está relicitando.

**JUSTIFICATIVA**

A ampliação do investimento em infraestrutura é condição *sine qua non* para a retomada do crescimento econômico no Brasil. Ainda, a promoção da qualidade do serviço prestado aos usuários e a continuidade da prestação do serviço também devem receber atenção do poder público.

Nessa esteira, entendemos que está correta a previsão de relicitação do objeto dos contratos de parceria no setor 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.

Entretanto, esses particulares, que deram causa a relicitação por não cumprirem adequadamente com o contrato, devem ficar impedidos de concorrer em novas licitações de objeto similar. Com esse fim, propusemos vedação de sua participação em outros certames pelo prazo de 5 anos.

Deputado SERGIO VIDIGAL  
PDT/ES

Brasília, 30 de novembro de 2016.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016.**  
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA**

O art. 16 da Medida Provisória nº 752, de 2016, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 16. O órgão ou a entidade competente promoverá os estudos necessários de **forma precisa, clara e suficiente para subsidiar** à relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar a sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da emenda modificativa é assegurar que os estudos utilizados para justificar a relicitação contenham linguagem clara e acessível, facilitando assim a fiscalização e o controle social.



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos demais parlamentares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 30 de novembro de 2016.

Deputado Pedro Fernandes  
PTB/MA



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016.**  
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

O art. 21 da Medida Provisória nº 752, de 2016, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21.....

Parágrafo único. O edital e o contrato de concessão, referidos no *caput*, deverão ser amplamente divulgados, inclusive por meio da imprensa oficial e da internet. " (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo assegurar total transparência das ações e medidas adotadas pela Medida Provisória, especificamente em relação ao edital e ao contrato de concessão de aeroportos da Infraero para a iniciativa privada.



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

A ampliação de acesso à informação através da Internet favorece o controle social mais efetivo da gestão pública, contribui para uma gestão mais democrática das atividades governamentais, fomentando a cultura de transparência da Administração Pública Federal.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda modificativa.

Sala da Comissão, 30 de novembro de 2016.

**Deputado Pedro Fernandes  
PTB/MA**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**MPV 752  
00010**

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA Nº**

Acrescente-se o seguinte artigo ao final do capítulo IV da Medida Provisória 752/2016:

Art. O Poder Executivo regulamentará diretrizes para aplicação do conceito de fluxo de caixa marginal para fins de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos com prorrogação antecipada e relicitados.

Parágrafo único. A taxa de desconto a ser aplicada será baseada na taxa básica de juros da economia, a SELIC.

**JUSTIFICAÇÃO**

Um dos principais problemas para a recuperação do investimento em infraestrutura nas concessões é a possibilidade de comportamento oportunista tanto do governo quanto do próprio concessionário quando da renegociação dos contratos.

A forma com que os contratos de concessão lidam com isso é por meio do acionamento do reequilíbrio econômico financeiro. Se um governo, por exemplo, requerer investimentos não previstos, há a necessidade de alguma



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

compensação como extensão dos contratos, aumento da tarifa ou redução de outros investimentos.

As agências reguladoras brasileiras têm se utilizado da ideia do fluxo de caixa marginal que basicamente calcula o valor presente do efeito destes investimentos previstos (ou outra medida implementada pelo governo) e determina a compensação, também em valor presente.

O problema é que os critérios de aplicação do fluxo de caixa marginal podem variar agência por agência, medida por medida, o que pode gerar incerteza por parte do agente regulado. Assim, uma harmonização do entendimento sobre o fluxo de caixa marginal se faz presente.

Mais do que isso, a depender da taxa de desconto utilizada no cálculo do valor presente, os resultados podem ser muito díspares e pode acabar criando espaço para expropriação de ativos na prática. Assim, definimos que esta taxa de desconto se baseará na taxa de juros básica da economia, a SELIC, o que em certa medida “amarra” as mãos do regulador em um sentido positivo por conferir maior segurança ao investidor.

Sala da Comissão, em        de        de 2016.

Deputado Tenente Lucio



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752

00011 EMENDA Nº

DATA  
30/11/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752 /2016

TIPO

1  SUPRESSIVA 2  AGLUTINATIVA 3  SUBSTITUTIVA 4  MODIFICATIVA  
5  ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO MILTON MONTI	PR	SP	01/01

**EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA 752/2016**

Inclua-se onde couber o seguinte dispositivo:

“ Art. - O Governo Federal poderá a qualquer tempo, aplicar recursos públicos para realizar obras e intervenções em locais que estão concedidos a iniciativa privada nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da Administração Pública Federal.

Parágrafo único - Os investimentos realizados serão comunicados as agências competentes para que realizem a equalização e adequação do contrato de concessão e as respectivas tarifas.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente proposta tem o objetivo de incluir dispositivo que permita a Administração Pública Federal realizar investimentos, obras e intervenções em locais que estão sob concessão.

Entendemos que o Estado não pode deixar de realizar investimentos em lugares concedidos. Muitos contratos são firmados por um longo período e devido o crescimento regional surge a necessidade de uma intervenção por parte da Administração Pública, pois aqueles investimentos não estavam previstos inicialmente.

Tais investimentos, deverão ser comunicados às agências competentes de forma que haja a equalização e adequação do contrato e as respectivas tarifas.

Pela importância desta iniciativa, esperamos tê-la aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das sessões em, 30 de novembro de 2015.

30/11/2016  
DATA

ASSINATURA

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

### **EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 752, de 2016, os seguintes artigos:

Art. 1º O § 6º do artigo 1º da Lei nº 10.891, de 09 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§ 6º É assegurado facultativo o beneficiário da Bolsa-Atleta que se filiar ao Regime Geral de Previdência Social, mediante contribuição”.  
(NR).

Art. 2º Ficam remetidos os créditos da contribuição previdenciária de que trata a redação anterior do art. 1º, §§ 6º e 7º da Lei nº 10.891, de 09 de julho de 2004, dispensando-se a sua inscrição em Dívida Ativa e o ajuizamento da respectiva execução fiscal, bem assim cancelados o lançamento e a inscrição relativamente aos juros de mora e à multa punitiva.

Art. 3º Revoga-se o § 7º do art. 1º da Lei nº 10.891, de 09 de julho de 2004.

## JUSTIFICAÇÃO

A Bolsa-Atleta, considerada pelo Ministério do Esporte como o maior programa de patrocínio individual desportivo do mundo, financia a preparação de atletas brasileiros de alto rendimento, com destinação prioritária a modalidades olímpicas e paralímpicas.

Desde sua instituição, pela Lei nº 10.891, de 9 de julho de 2004, o Programa já ofereceu mais de 43 mil bolsas e, atualmente, contempla seis categorias de benefícios: Atleta de base, Estudantil, Nacional, Internacional, Olímpico/Paralímpico e a categoria Atleta Pódio.

Esta emenda pretende aprimorar a qualificação do processo de concessão do benefício e assegurar que os atletas contemplados não sejam prejudicados ou mesmo excluídos do programa.

A legislação atual preconiza a obrigatoriedade de que algumas categorias dos atletas beneficiados com a Bolsa-Atleta sejam filiadas ao Regime Geral de Previdência Social como contribuinte individual. Um dos requisitos para ser segurado obrigatório é o exercício de atividade laborativa, remunerada e lícita, ou seja, aqueles que recebem algum tipo de remuneração por serviço prestado.

O atleta beneficiário da bolsa-atleta não se enquadra nesse perfil de segurado, tendo em vista que o recebimento da bolsa não gera vínculo empregatício, por não se tratar de prestação de serviço; a Bolsa-Atleta é um incentivo que tem na prática esportiva a sua própria finalidade, uma vez que os resultados são efeitos secundários da ação estatal e não objetivos primários.

Portanto, trata-se de relação própria da categoria de contribuinte facultativo, haja vista faltar-lhe o elemento essencial à obrigatoriedade de filiação ao Regime da Previdência Social, qual seja, o exercício de atividade remunerada. Cumpre salientar que os atletas poderão se inscrever como segurados facultativos, opção que sempre tiveram.

Contamos, portanto, com o apoio dos Senhores Parlamentares para o proposto aperfeiçoamento da Medida Provisória nº 752, de 2016.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado **JOÃO DERLY**



SENADO FEDERAL

MPV 752  
00013

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

[ ]

Proposição  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016**

Autor  
**DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA**

nº do prontuário

1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  **Modificativa**    4. (x) Aditiva    5.  Substitutivo global

<b>Página</b>	<b>Artigo Inclusão</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	------------------------	------------------	---------------	---------------

EMENDA Nº.                    - CN

Inclua-se onde couber a seguinte emenda:

O art. 180 da Lei 6.404 de 15 de dezembro de 1976, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

"Art.180 .....

I – Manter obrigatoriamente registro de inventário patrimonial, com no mínimo, a data de aquisição do bem, identificação individual, atualização dos valores de Mercado a cada exercício financeiro, registro das mutações contábeis de aquisição e baixa, bem como, a revisão da vida útil das classes contábeis que o mesmo se apresentam;

II – As empresas avaliadoras deverão ser cadastradas junto aos órgãos fiscalizadores da qual seus serviços serão prestados, tais como CVM, Agências Reguladoras, Receita Federal do Brasil, BNDES e Banco Central;

*§ 1º Caberá a cada órgão manter o registro e cópia dos laudos ou pareceres técnicos por 5 anos a partir do arquivamento do junto aos mesmo;*

*§ 2º A responsabilidade pela execução dos trabalhos será do profissional contratado para este fim, não cabendo aos conselhos de classe nem aos órgãos de controle, qualquer responsabilidade pela exatidão, premissas, aceitação ou não validação dos trabalhos;*  
”

JUSTIFICATIVA

Com o surgimento de uma nova realidade econômica no Brasil, e a publicação de ajustes na lei 11.638/2007, e principalmente, em função de eventos recentes que denotam desconfiança sobre resultados de avaliações de empresas ou de ativos patrimoniais, faz-se necessário atualizar as normas brasileiras as normas internacionais de contabilidade aplicadas só setor público.

Nessa emenda estamos propondo realizar os ajustes necessários para reduzir os custos de avaliações, com isso conseqüentemente diminuir a taxa de riscos, e as perdas valiosas para acionistas e investidores que muitas vezes se baseiam em informações erradas, e as empresas ou avaliadores não são responsabilizados.

Brasília/DF, 30/11/2016

**JOÃO CARLOS BACELAR**  
**PR/BA**

**MEDIDA PROVISÓRIA 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

**EMENDA Nº - CM**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 752, de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

**Art. X** A Lei nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 18-B:

“Art. 18-B Na licitação poderá estar previsto que o pagamento, total ou parcial, da indenização correspondente a parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou não depreciados, deverá ser realizado pelo vencedor da licitação diretamente aos então titulares dos bens reversíveis.

§ 1º A forma de pagamento dos valores referentes à indenização de que trata o caput deverá constar do edital da licitação.

§ 2º Para recebimento da indenização na forma prevista neste artigo o titular dos bens reversíveis deve apresentar termo de anuência quanto aos valores referentes à indenização dos ativos não amortizados ou não depreciados.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, garante ao concessionário a indenização de ativos não depreciados ou não amortizados ao final da concessão.

Por sua vez, a Medida Provisória (MPV) nº 752, de 2016, nos casos de 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, que envolve concessões, permite que o novo contratado, aquele que assumirá a concessão relicitada, pague diretamente ao antigo concessionário a indenização de ativos não depreciados ou não amortizados a que esse último tem direito.

De fato, a regra trazida pela MPV nº 752, de 2016, é pertinente porque promove uma simplificação nos processos de pagamento de indenização

e de transferência de ativos do antigo para o novo concessionário. Como consequência, há menor insegurança jurídica e menores custos de transação. Trata-se, portanto, de uma medida que atua em prol da eficiência e que reduz o chamado Custo Brasil.

O fato de apresentar esses benefícios potenciais é motivo mais do que suficiente para não restringir a possibilidade trazida pela MPV nº 752, de 2016, apenas aos contratos de parcerias enquadrados na Lei nº 13.334, de 2016, ou seja, aqueles dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário enquadrados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Pelo contrário, o arranjo deveria ser estendido a concessões de todos os setores, ainda que não estejam envolvidas em processos de relicitação.

A ampliação do arranjo permitiria que uma concessão que chegou ao seu fim e que não passará por processo de renovação ou prorrogação também seja beneficiada. Dessa forma, na licitação da concessão, o novo concessionário seria responsável por pagar a indenização a que tem direito o concessionário antigo.

Em razão do exposto, propomos a inclusão na Lei nº 8.987, de 1995, do art. 18-B. O dispositivo permite que, na licitação de uma concessão que será extinta, o novo concessionário pague diretamente ao então titular da concessão o valor correspondente aos investimentos a bens reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados. Para tanto, o edital deverá trazer essa possibilidade e o antigo concessionário deverá apresentar termos de anuência quanto aos valores relacionados à indenização.

O dispositivo ora proposto permitirá que os benefícios almejados com o § 1º do art. 15 da MPV nº 752, de 2016, transbordem para outras concessões e setores, o que beneficiaria a sociedade brasileira na sua busca por ter um Estado mais eficiente e promotor da infraestrutura como pilar do desenvolvimento econômico e social.

Sala das Comissões, 29 de novembro de 2016

**Deputado FABIO GARCIA**



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Acrescente-se à MP 752/2016 o art. 13-A com a seguinte redação:

“Art. 13-A. A relicitação de que trata o art. 13 será precedida de deliberação do órgão ou da entidade competente, no prazo de até 120 dias, sobre as solicitações de reequilíbrio dos contratos dos atuais contratados, considerando os impactos econômico-financeiros sobre essas concessões ocorridos desde a realização dos leilões de concessão.

Parágrafo único. O resultado da deliberação do órgão ou da entidade competente, referida no caput, comporá o cálculo das indenizações a que se refere o artigo 15.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

O atual contratado precisa ter clareza e segurança sobre o valor das indenizações a que terá direito após a relicitação. Para tal, é fundamental que antes se procedam as análises e decisão definitiva da agência reguladora sobre os atuais desequilíbrios dos contratos passíveis de serem relicitados, que é uma pré-condição para eventual anuência amigável ao processo de relicitação.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Acrescente-se parágrafo único ao art. 12 da MP 752/2016 com a seguinte redação:

“Art. 12. ....

Parágrafo Único. O Tribunal de Contas da União deverá emitir uma instrução normativa interna específica estabelecendo o prazo para pronunciamento sobre o Termo Aditivo referenciado no caput deste artigo.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

Dado a importância e urgência das soluções de prorrogação de contratos de parcerias de forma a viabilizar investimentos e modernizar a infraestrutura de transporte, motivo de uma Medida Provisória específica, é necessária que haja previsibilidade temporal para o pronunciamento do Tribunal de Contas da União.

O Tribunal de Contas da União tem a prerrogativa de, por si mesmo, conhecedor de suas obrigações de cautela, estabelecer através de normativo interno o prazo adequado para a análise e pronunciamento sobre os Termos Aditivos que por ventura venham a ser propostos.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Dê-se ao §3º. do art. 14 da MP 752/2016 a seguinte redação:

**“Art. 14. ....**

**.....**

**§ 3º. Qualificado o contrato de parceria para a relicitação, nos termos do art. 2º, ficarão:**

**I - sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado;**

**II - suspensos eventuais procedimentos administrativos sancionatórios e/ou judiciais instaurados contra o empreendedor decorrente da prestação dos serviços a serem relicitados;**

**III - suspensas as eventuais execuções de garantias de cumprimento contratual; e**

**IV - suspensas as obrigações de investimentos previstas nos contratos de concessão e em eventuais processos instaurados perante o órgão competente ou perante o Poder Judiciário.” (NR)**

## **JUSTIFICAÇÃO**

A qualificação que se refere o artigo 2º é condição adequada e suficiente para suspensão de todos os processos administrativos e judiciais em curso contra o empreendedor, e para impedir a execução de garantia contratual.

Não é plausível aguardar a assinatura de Termo Aditivo com o atual contratado para, só então, suspender as obrigações de investimentos, já que o contrato em vigor foi qualificado para efeito de relicitação.

Se mantida a redação original, o atual concessionário poderia sofrer processo de caducidade se não realizar novos investimentos até a assinatura do Termo Aditivo.



Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES  
Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 15 da MP 752/2016 a seguinte redação:

**“Art. 15. ....**

**.....**

**II - a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da data de qualificação que se refere o artigo 2º, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento até a assinatura do novo contrato de parceria; e” (NR)**

## **JUSTIFICAÇÃO**

A qualificação que se refere o artigo 2º é condição adequada e suficiente para que sejam suspensas as obrigações de investimento vincendas.

A suspensão não pode se dar somente após a assinatura do Termo Aditivo, conforme previsto na redação original da Medida Provisória, pois agravaria a situação atual da concessionária, dificultando a sua aderência à relicitação. Se mantida a redação original, o atual concessionário poderia sofrer processo de caducidade se não realizar novos investimentos até a assinatura do Termo Aditivo.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Dê-se ao § 4º do art. 15 da MP 752/2016 a seguinte redação:

“Art. 15. ....

.....  
§ 4º. Não poderá participar do certame licitatório de que trata o *caput* o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico – SPE responsável pela execução do serviço.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A proibição aos acionistas da SPE de participar de novo certame para relicitação consistiria em grave discriminação e violação ao princípio constitucional da igualdade, da livre iniciativa e da livre concorrência.

A lei não pode restringir a participação de agentes econômicos, uma vez que “são ilegais e atentatórias ao interesse público as exigências editalícias que restrinjam a ampla participação de interessados e constituam vantagens absolutamente incompatíveis com o bom-senso, a finalidade da norma e o objeto do serviço [...]” (Acórdão TCU 2477/2009 Plenário).

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES  
Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Dê-se ao §2º. do artigo 16 da MP 752/2016 a seguinte redação:

**“Art. 16. ....**

**.....**

**§2º O cálculo do valor da indenização de que trata o inciso VII do parágrafo anterior considerará os valores atualizados dos ativos intangíveis ou financeiros da concessionária, gerados pelos serviços de construção, recuperação, reforma, melhoramento da infraestrutura, de acordo com os seus balanços e demonstrações financeiras, devidamente auditadas.” (NR)**

## **JUSTIFICAÇÃO**

É necessário estabelecer regras claras para o cálculo do valor indenizatório devido ao empreendedor, sob pena de insegurança jurídica.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Dê-se ao §2º. do art. 22 da MP 752/2016 a seguinte redação:

“Art. 22. ....

.....  
§2º. Não são alcançados pelas disposições desta Medida Provisória os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro previsto em lei, definido como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria destinada a compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste, consequência da inclusão dos investimentos a que se refere o §1º, conforme regras contratuais, editalícias ou regulamentares.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Tendo em vista a possibilidade de novos investimentos em contratos originais consagrados no §1º, do artigo 22, desta Medida Provisória, é importante destacar que os procedimentos de extensão de prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico e financeiro, que não são alcançados pelas disposições desta Medida Provisória, são previstos em lei e possíveis quando estão em conformidade com as regras contratuais, editalícias ou regulamentares.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES  
Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Acrescente-se o art. 22-A à MP 752/2016 com a seguinte redação:

“Art. 22-A. No âmbito de sua competência regulatória, o órgão ou entidade competente deverá emitir, em até 120 dias, decisão administrativa definitiva acerca de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros apresentados ou a serem apresentados pelos concessionários.

§1º - Os órgãos ou entidades competentes poderão, por acordo entre as partes e com fundamento no artigo 58, I e §1º da Lei nº 8.666/93, promover o reequilíbrio econômico financeiro de que trata o caput mediante alterações contratuais, atendendo ao interesse público, que permitam incluir ou excluir investimentos e modificar cronogramas de investimentos, bem como adequar os cronogramas de investimentos em razão do descumprimento de obrigações ou materialização de riscos assumidos pelo Poder Concedente, conforme as regras contratuais vigentes.

§2º - Durante o período de análise administrativa a que se refere o caput, comprovada a relevância e a magnitude dos impactos econômicos financeiros sofridos pelo concessionário, o órgão ou entidade competente, sobrestará, justificadamente, as medidas destinadas a instaurar ou dar seguimento a processos de caducidade, os processos administrativos sancionatórios e os processos para compensação pelo descumprimento de obrigações que exijam investimentos para o seu cumprimento, bem como a execução das garantias de cumprimento de contrato.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

Este dispositivo é importante porque as Agências e as Concessionárias precisam ter solucionadas todos os desequilíbrios ocorridos durante a gestão do contrato considerando os pleitos de reequilíbrios econômicos e financeiros apresentados pelas concessionárias, motivados por prejuízos causados por obrigações não cumpridas pelo Poder Concedente e por questões não de sua responsabilidade. A não decisão desses reequilíbrios estão inviabilizando os financiamentos e conseqüentemente o próprio desempenho do contrato, tornando muitas vezes as concessões inviabilizadas.

A definição de um prazo determinado de 120 dias para se ter uma solução definitiva acerca dos desequilíbrios interessa a todos, proporcionando maior segurança regulatória, garantindo um ambiente de negócios mais atrativo para os investidores.



Ao mesmo tempo proporciona ao Poder Concedente, de comum acordo com o contratado, possibilidades de promover medidas de interesse público de alterações de cronograma de investimento, novas soluções para investimentos previstos beneficiando a população usuária, durante a vigência do contrato, tendo em vista sua longa duração e de alterações importantes de demandas ao longo do tempo.

Em todos os procedimentos estarão protegidos os interesses públicos, do contratado e dos usuários do empreendimento.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES  
Presidente da FRENLOG



## **EMENDA Nº**

**(à MP 752/2016)**

Dê-se ao *caput* do art. 25 da MP 752/2016 a seguinte redação:

“Art. 25. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Medida Provisória, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

.....” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

Não é plausível que o empreendedor tenha que aguardar decisão administrativa definitiva para, somente após, requerer instituição de arbitragem ou ajuizamento de ação judicial, que implicaria em uma situação de vulnerabilidade do empreendedor. A manutenção de tal regra implicaria afronta ao Princípio Constitucional do Livre Acesso à Justiça.

Esta emenda teve origem em estudos e contatos estabelecidos pela Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (FRENLOG) com instituições dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do país.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



**MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. Quando se demonstrar necessário à viabilidade econômica do objeto dos contratos acessórios, poderá ser autorizada a exploração de projetos associados ou empreendimentos acessórios por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo único: Caberá ao órgão ou à entidade competente, nos termos do regulamento, avaliar a pertinência da adoção de medida de que trata o caput, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapole o prazo do contrato.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Entendemos ser necessária a inclusão de um novo artigo pelos seguintes motivos.

A proposição reforça o poder decisório das agências reguladoras e suas competências de cumprir e fazer cumprir os contratos, explicitando que a celebração de contratos acessórios ficará a seu critério de conveniência e oportunidade, podendo ocorrer em prazos superiores à vigência dos respectivos contratos de parceria, no interesse da exploração de projetos associados. A proposta visa a estabelecer o normativo legal para uniformizar os procedimentos justamente em hipótese de celebração de contratos acessórios cuja vigência ultrapasse o prazo de vigência do contrato de concessão, nos



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, impondo, contudo, uma restrição quanto à antecipação de receitas, a fim de se evitar o comprometimento de receitas de futuros concessionários ou da própria União, a proposição veda a celebração de contratos em que haja antecipação de receitas relativas ao período que extrapola o prazo do contrato de concessão. Dessa forma, espera-se que o mecanismo que permite seja particularmente ainda mais útil conforme os contratos se aproximem de seu termo final, e/ou para investimentos de grande monta que atendam aos interesses dos usuários e não suportados dentro do prazo dos contratos de parcerias público-privada.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de 2016.

**Deputado LUIZ LAURO FILHO (PSB/SP)**



**MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao artigo 3º da Medida Provisória nº 752/2016 a seguinte redação:

“Art. 3º O Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidades competentes, poderão promover a revisão dos termos e das condições dos contratos de parceria ou adotar para todos os contratos vigentes, bem como para aqueles contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos, devendo, no caso dos contratos de concessão aeroportuária, assinados entre 2011 e 2014, reprogramar os prazos e parcelas dos pagamentos pela outorga, para adequá-los à capacidade de geração de receitas dos respectivos aeroportos, mantendo os seus respectivos valores econômicos.

§1º A adequação poderá envolver também a reprogramação de prazos e parcelas de pagamento de ônus, outorga ou contribuição fixa do sistema, conforme o caso.

§2º As medidas de que trata este artigo deverão preservar o equilíbrio da equação econômico-financeira do contrato, devendo-se observar os mecanismos definidos nos respectivos instrumentos contratuais para a sua manutenção, incluindo-se a reprogramação de investimentos, alteração de prazos, valores ou parcelas do pagamento de ônus, outorga ou contribuição ao poder público, bem como a extensão do prazo contratual originalmente prevista, a critério do órgão ou entidade competente.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§3º. Os contratos de parcerias qualificadas nos termos do art. 2º, referentes à exploração aeroportuária, serão objeto de readequação nas hipóteses em que suas premissas econômicas tenham sido significativamente afetadas pela alteração drástica do quadro econômico do país, nos termos do artigo 65, inciso II, “d” da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

§4º. Sem prejuízo das hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro, nos contratos de concessão de infraestrutura, nos quais se configure a não conclusão das obras sob a responsabilidade do Poder Público nas condições definidas contratualmente caberá reequilíbrio contratual quando o Concessionário executar mencionadas obras ou reparos, total ou parcialmente.

§5º Nos casos de concessões aeroportuárias, os pagamentos referentes as obras do Poder Públicos, bem como reequilíbrios contratuais previstos no art. 6º utilizarão recursos preferencialmente mediante a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.”

### JUSTIFICAÇÃO

Entendemos ser necessária a modificação do presente artigo, com a inclusão dos respectivos parágrafos, pelos seguintes motivos.

A Exposição de Motivos, assinada pelos Exmos. Ministros Dyogo Henrique de Oliveira e Maurício Quintella Malta Lessa, que encaminha a MP 752 de 24.11.2016, deixa claro que o objetivo de disciplinar as hipóteses de prorrogação de contratos de parceria visa a promover investimentos prementes, não previstos nos contratos de concessão em vigor, reconhecendo, contudo, que o que se pretende é, por outro lado, modernizar tais contratos com a inclusão de novas cláusulas de desempenho, metas objetivas para os parceiros privados e punições mais eficazes em caso do seu descumprimento. Ora, se esse é o objetivo, razão pela qual a Exposição de Motivos reconhece que o potencial de sucesso é maior mediante prorrogações do que mediante relicitações, não pode o legislador descartar a possibilidade mais eficiente de fazê-lo mediante a revisão dos termos e das condições dos contratos de parceria vigentes, com a adoção de novos investimentos ou modernização dos contratos vigentes, em consonância inclusive com o que vem se buscando nas futuras licitações com o Programa de Parceria em Investimentos do Governo Federal - PPI. O que se objetiva com esta MP, afinal, é reaquecer o setor de infraestrutura logística de forma muito rápida, resolvendo, como diz a Exposição de Motivos, os entraves logísticos, aprimorando os níveis de serviços prestados e criando novos postos de trabalho, com o menor custo de capital e maior benefício para os usuários.

Afinal, se é verdade - como diz a Exposição de Motivos – ter-se deparado o Poder Concedente com alguns questionamentos quanto à possibilidade de alteração contratual das concessões públicas, é por isso mesmo que as presentes Emendas garantem, para os contratos vigentes, que o poder público possa determinar a



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

realização de investimentos não previstos inicialmente nos contratos, estando assegurado o equilíbrio da equação econômico-financeira para as partes.

É que está previsto especificamente nos §§ 1º, 2º e 4º desta Emenda. A previsão de competência para a reprogramação de prazos e parcelas de pagamento de ônus, outorga ou contribuição fixa do sistema, conforme o caso, vem ao encontro da necessidade de que a lei crie condições para o atendimento de alteração contratual com o menor custo e maior eficiência, tanto para o Poder Concedente quanto para a manutenção dos serviços de qualidade ao usuário. Ao determinar que as medidas de que trata o presente artigo deverão preservar o equilíbrio da equação econômico-financeira do contrato, com a observância dos mecanismos definidos nos respectivos instrumentos contratuais para a sua manutenção, incluindo-se a reprogramação de investimentos, alteração de prazos, valores ou parcelas do pagamento de ônus, outorga ou contribuição ao sistema ao poder público, bem como a extensão do prazo contratual originalmente prevista, a critério do órgão ou entidade competente, o que se objetiva é disciplinar e dar segurança jurídica ao investidor e, ao mesmo tempo, dotar os contratos da efetividade necessária. É essa a melhor forma e o meio mais expedito de as agências reguladoras terem as condições de exigir e fazer cumprir os níveis de serviço contratados, assim como os investimentos obrigatórios previstos, utilizando-se de mecanismos que desestimulem inexecuções ou atrasos das obrigações assumidas pelos contratados.

No que diz respeito à infraestrutura aeroportuária, esta Emenda, nos termos do artigo 65, inciso II, “d” da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, procura atender à especificidade das condições a que se submete atualmente o setor, e, em particular, quando se configure a não conclusão das obras sob a responsabilidade do Poder Público nas condições definidas contratualmente, ocorrendo a execução de obras ou reparos, total ou parcialmente pelo Concessionário. São conhecidos também os efeitos das drásticas mudanças econômicas ocorridas no País, afetando particularmente o setor, donde o imperativo de se restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração. Por tratar-se de problema setorial faz sentido a menção ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que tem por finalidade instituída destinar recursos para o desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

Em suma, não é outro o objetivo visado por esta Emenda senão sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável, bem em consonância com a Exposição de Motivos que a acompanha a MP.

Sala da Comissão, em

de 2016.

**Deputado LUIZ LAURO FILHO (PSB/SP)**



**MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. A ANAC, na condição de órgão competente, deverá reprogramar os valores das contribuições fixas ao sistema dos contratos de concessões para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais objeto dos Editais de Leilão n. 01/2011, 02/2011 e 01/2013, sem permitir a redução do valor global da referida contribuição.

Parágrafo Único: A reprogramação dos valores das contribuições fixas ao sistema adotará estrutura proporcional à curva de passageiros e cargas projetadas, devendo os pagamentos reprogramados serem realizados anualmente, mantendo-se ainda o equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão com base no custo médio ponderado de capital publicado pelo Ministério da Fazenda à época dos editais de licitação.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Entendemos ser necessária a inclusão de um novo artigo à MP pelos seguintes motivos.

Trata-se de dispositivo essencial à reestruturação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e que vem ao encontro do disposto na MP, art. 22: “As disposições desta Medida Provisória não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Medida Provisória”.

A reprogramação de valores das contribuições fixas ao sistema, conforme o disposto na lei de conversão, é ponto crucial para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, especialmente levando-se em conta que tal medida é relevante para manter a o equilíbrio financeiro da empresa face a redução das receitas em decorrência da concessão dos aeroportos, como reconhece explicitamente a Exposição de Motivos, assinada pelos Exmos. Ministros Dyogo Henrique de Oliveira e Maurício Quintella Lessa, que acompanha a MP.

O parágrafo único, nesse sentido, visa apenas a dar à agência competente o padrão legal necessário ao exercício de sua competência reguladora. Note-se que o sistema proposto mantém o valor global da contribuição fixa ao sistema, adotando a estrutura proporcional à curva de passageiros e cargas bem na linha de atendimento ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato enquanto expressa garantia constitucional.

Sala da Comissão, em de 2016.

**Deputado LUIZ LAURO FILHO (PSB/SP)**

**EMENDA Nº - CMMP**

(à MPV nº 752, de 2016)

Dê-se aos artigos 1º, 5º e 13 da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 1º Esta Medida Provisória estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores elétrico, rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

.....  
Art. 5º A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores elétrico, rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Medida Provisória.

.....  
§ 4º Para o setor elétrico, o período das prorrogações de que trata o § 3º não poderá ser inferior a trinta anos.

.....  
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 Medida Provisória, a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores elétrico, 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.”

## **JUSTIFICAÇÃO**

No momento em que o Poder Executivo e o Congresso Nacional estão criando as condições para a retomada dos investimentos em infraestrutura, mediante a criação de parcerias nos termos da Lei nº 13.334, de 2016, é inadmissível deixar de fora o setor elétrico.

O setor elétrico foi o que mais sofreu com a má gestão e a com a falta de investimentos nos últimos anos. É preciso que se criem oportunidades para que o capital privado se una ao Estado para realizar obras de infraestrutura no setor elétrico, cuja expansão é crucial para que o País tenha condições básicas para a retomada do crescimento.

Sala da Comissão,

Senador **CIDINHO SANTOS**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00028

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b> 30/11/2016	<b>Proposição</b> Medida Provisória nº 752/2016			
<b>AUTOR</b> Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	<b>Nº do Prontuário</b>			
1. <input type="checkbox"/> Supressiva      2. <input type="checkbox"/> Substitutiva      3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa      4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva      5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

**EMENDA**

Acrescenta o §4º no artigo 5º e altera o inciso I do §2º do artigo 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de dezembro de 2016.

**Acrescente-se o §4º no artigo 5º e altere-se o inciso I, do §2º do artigo 6º da Medida Provisória nº 752/2016, na forma abaixo:**

**Art. 5º** .....

*§ 4º Fica impedido de se beneficiar da prorrogação descrita no caput o contratado quando houver praticado atos ou fatos classificados pelo Tribunal de Contas da União como indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação – IGP e/ou indício de irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores – IGR, conforme definido pela Lei 13.242/2015, salvo se revista por ulterior decisão monocrática ou colegiada do Tribunal de Contas da União, em face de novos elementos de fato e de direito apresentados pelos interessados;*

**Art. 6º.**

**§ 2º**.....

*I - quanto às concessões rodoviárias:*

*a) A execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente;*

*b) Inexistência, na data de encaminhamento da proposta de prorrogação, de atos e fatos classificados pelo Tribunal de Contas da União como indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação – IGP e/ou indício de*

*irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores – IGR, conforme definido pela Lei 13.242/2015;*

*c) Prestação de serviço adequado, nos termos do artigo 6º, §1º da Lei 8.987/95; e*

*II – quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado, nos termos do artigo 6º, §1º da Lei 8.987/95, e ainda:*

*a) .....*

*b) .....*

### **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, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

Não podemos jamais permitir ajustes por parte do poder público que prejudiquem o interesse público e os usuários das rodovias.

Nesse sentido, uma concessionária que pratique atos ou fatos classificados pelo Tribunal de Contas da União como indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação – IGP e/ou indício de irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores – IGR, conforme definido pela Lei 13.242/2015, não pode ser beneficiada com a prorrogação do contrato ou com a prorrogação antecipada, sob pena de premiarmos empresas que empreenderam condutas que configurem graves desvios relativamente aos princípios constitucionais ou possíveis danos ao erário.

Outrossim, não podemos permitir outro conceito de serviço adequado que possa diminuir a amplitude daquele previsto no artigo 6º, §1º da Lei 8.987/9, que é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. A alteração ou limitação do referido conceito configura um retrocesso na garantia do interesse público, inaceitável do ponto de vista legislativo. Assim, justifica-se a observância do referido conceito tanto para as prorrogações das concessões rodoviárias, quanto ferroviárias.

### **PARLAMENTAR**

**Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00029

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b> 30/11/2016	<b>Proposição</b> Medida Provisória nº 752/2016			
<b>AUTOR</b> Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	<b>Nº do Prontuário</b>			
1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>Supressiva</b> 2. <input type="checkbox"/> <b>Substitutiva</b> 3. <input type="checkbox"/> <b>Modificativa</b> 4. <input type="checkbox"/> <b>Aditiva</b> 5. <input type="checkbox"/> <b>Substitutivo global</b>				
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

**EMENDA**

Suprime o §2º do artigo 22 da Medida Provisória nº 752, de 24 de dezembro de 2016.

**Suprima-se o §2º do artigo 22 da Medida Provisória nº 752/2016.**

**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, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

Não podemos jamais permitir ajustes por parte do poder público que prejudiquem o interesse público e os usuários das rodovias.

A norma prevista no §2º do artigo 22 permite a prorrogação de contrato em desacordo com o interesse público, razão pela qual deve ser acolhida.

Referido dispositivo beneficia, p. ex., o ajuste que está sendo realizado entre a ANTT e a Companhia de Concessão Rodoviária Rio-Juiz de Fora (CONCER), para prorrogação da concessão da BR-040 em decorrência da obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis.

Ocorre que tanto a obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis, quanto a prorrogação do contrato com a CONCER estão sendo objetos de apuração pelo Tribunal de Contas da União e pelo Ministério Público Federal em Petrópolis em decorrência de indícios de irregularidades, como p. ex.:

1. Sobrepreço calculado em R\$ 400 milhões no orçamento da obra;
2. Sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal decorrente de superestimativa de alíquota de IRPJ e CSSL, e da base de

cálculo desses tributos;

3. Atrasos significativos nas obras e serviços (auditoria do TCU);
4. Falta por parte da CONCER de integralização do seu capital social em 20% do total de investimentos previstos na obra da NSS, em desrespeito à cláusula 307 do contrato de concessão;
5. Fiscalização ou supervisão deficiente ou omissa;
6. Inclusão de cláusula de prorrogação sem avaliação do interesse público e em contrariedade ao posicionamento do Ministério dos Transportes e TCU;
7. Projeto Executivo incompleto e sem uma equação financeira totalmente definida, pondo em risco a própria obra, o Tesouro e a Sociedade;
8. Ausência de previsão orçamentária para as obras da Nova Subida da Serra, iniciadas sem recursos suficientes disponíveis, o que fere a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Assim, retirar referidas situação do crivo da lei seria dizer que nestes casos não haveria necessidade de apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento, de acordo com os critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.

E ainda, que não se estariam sujeitos às exigências do artigo 6º, §2º:

- a) A execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente;
- b) Inexistência, na data de encaminhamento da proposta de prorrogação, de atos e fatos classificados pelo Tribunal de Contas da União como indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação – IGP e/ou indício de irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores – IGR, conforme definido pela Lei 13.242/2015;
- c) Prestação de serviço adequado, nos termos do artigo 6º, §1º da Lei 8.987/95;

## **PARLAMENTAR**

**Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00030

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b> 30/11/2016	<b>Proposição</b> Medida Provisória nº 752/2016			
<b>AUTOR</b> Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	<b>Nº do Prontuário</b>			
1. <input type="checkbox"/> Supressiva    2. <input type="checkbox"/> Substitutiva    3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa    4. <input type="checkbox"/> Aditiva    5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

**EMENDA**

Altera a redação do artigo 8º da Medida Provisória nº 752, de 24 de dezembro de 2016.

**Altere-se a redação do artigo 8º da Medida Provisória nº 752/2016, na forma abaixo:**

*Art. 8º. Caberá ao órgão ou à entidade competente apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento, de acordo com os critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.*

**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, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

Não podemos jamais permitir ajustes por parte do poder público que prejudiquem o interesse público e os usuários das rodovias.

A norma prevista no artigo 8º da indigitada Medida Provisória encontra-se supedâneo em decisões do Tribunal de Contas da União no sentido de que a prorrogação dos contratos deve sempre ficar submetida ao interesse público dos usuários.

No que tange às concessões rodoviárias, via de regra, a realização de nova

licitação acarreta brutal queda nas tarifas do pedágio, beneficiando a sociedade com eventuais deságios do processo licitatório, tal como ocorreu na licitação da concessão da Ponte Rio-Niterói, que acarretou uma redução de 30% no valor do pedágio (de R\$ 5,20 para R\$ 3,70).

Contudo, quer nos parecer que os termos do referido dispositivo apresenta-se demasiadamente genérico e subjetivo, razão pela qual entendemos pertinente que o referido estudo seja balizado de acordo com os ditames da eficiência na prestação do serviço, economicidade e modicidade tarifária.

**PARLAMENTAR**

**Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00031

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b> 30/11/2016	<b>Proposição</b> Medida Provisória nº 752/2016
<b>AUTOR</b> Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	<b>Nº do Prontuário</b>
1. <input type="checkbox"/> Supressiva      2. <input type="checkbox"/> Substitutiva      3. <input type="checkbox"/> Modificativa      4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva      5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global	
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>
<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>
<b>Alínea</b>	

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

**EMENDA**

Acrescenta dispositivos à Medida Provisória nº 752, de 24 de dezembro 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 752/2016, os arts. 24 e 25, renumerando os atuais arts. 24 e 25 e subsequentes:**

**Art. 24.** 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 previsto 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 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 pela Polícia Rodoviária Federal e sob coordenação desta.*

*c) verba de reaparelhamento destinada à Polícia Rodoviária Federal, podendo, inclusive, substituir algumas das disposições contidas nas alíneas “a” e “b”, conforme acordo entre as partes.” (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. ....:*

*.....*

*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.*

*.....” (NR)*

**Art. 25** 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 esta Medida Provisória.

## **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, razão pela qual contamos com o apoio dos membros da comissão mista.

### **PARLAMENTAR**

**Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ**



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

proposição

**Medida Provisória n.º 752, de 24 de Novembro de 2016**

autor

**Deputado Domingos Sávio**

n.º do prontuário

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
--------	--------	------------	--------	--------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

O Art. 3º da Medida Provisória nº 752, de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ Art. 3º .....,

Parágrafo único. Para fins no disposto no “caput” deverão ser priorizados investimentos que visem a melhoria da segurança e eficiência das vias férreas priorizando a construção de ferroaneis que possibilitem a retirada do tráfego de locomotivas e composições de carga das áreas urbanas dos municípios por onde passam.

**JUSTIFICAÇÃO**

A MP 752, de 2016 é mais uma medida importante adotada pelo Governo Federal para, em parceria com a iniciativa privada, destravar os investimentos em infraestrutura na área de transportes, de modo a acelerar os projetos, gerar empregos e aumentar a competitividade da economia brasileira.

Neste contexto, é muito relevante que seja considerada a necessidade de que, nas prorrogações ou relicitações de obras ferroviárias, sejam garantidos investimentos para eliminar pontos de cruzamento em centros urbanos cada vez mais populosos, que afetam a segurança operacional e reduzem substancialmente a eficiência nos corredores de transporte.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00033

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

data  01/12/2016	proposição <b>Medida Provisória nº 752 de 2016</b>
------------------------	---

Autor <b>Deputado Nilson Leitão</b>	nº do prontuário 405
--	-------------------------

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o art. 12-C na Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. 12-C. Os concessionários de serviços ferroviários poderão transferir a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente, conforme regulamento“

**JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda permite o compartilhamento da infraestrutura ferroviária com autoridades municipais interessadas em desenvolver a atividade regionalmente, possibilitando a revitalização de trechos com baixa densidade de carga e baixo grau de utilização. Constitui oportunidade para municípios que almejem reativar o tráfego de forma local, sem prejudicar a equação econômico-financeira dos contratos de concessão e promovendo o desenvolvimento.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00034

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data <b>01/12/2016</b>	proposição <b>Medida Provisória nº 752 de 2016</b>
---------------------------	---

Autor <b>Deputado Nilson Leitão</b>	nº do prontuário <b>405</b>
--	--------------------------------

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o art. 12-B na Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. 12-B. Os contratos de parceria do setor ferroviário definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do Poder concedente, desde que a construção do ramal seja solução operacionalmente eficiente em termos de custo logístico de escoamento de produção, elevando inclusive a eficiência na operação dos serviços já concedidos”.

### JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva permitir a expansão da malha ferroviária nacional, utilizando-se dos contratos ferroviários vigentes. Confere ao poder concedente e à concessionária a possibilidade de adaptar a configuração das malhas ferroviárias existentes às condições da estrutura produtiva atual, alcançando regiões produtoras atualmente não atendidas pelo serviço de transporte ferroviário.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
MPV 752  
00035

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data  01/12/2016	proposição <b>Medida Provisória nº 752 de 2016</b>
------------------------	---

Autor <b>Deputado Nilson Leitão</b>	nº do prontuário 405
--	-------------------------

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o art. 12-A na Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. 12-A. No âmbito das prorrogações dos contratos de parcerias previstos nesta Lei, mediante anuência previa do Poder Concedente, as concessionárias poderão:

- (i) contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas para viabilizar investimentos em outras concessões ferroviárias pertencentes ao mesmo grupo econômico da Concessionária;
- (ii) oferecer direitos emergentes da Concessão em garantia a financiamentos para a viabilização de investimentos em outras concessões ferroviárias pertencentes ao mesmo grupo econômico da Concessionária;
- (iii) oferecer as ações representativas do controle do capital social da Concessionária em garantia dos contratos de financiamento que venha a celebrar e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir para a obtenção de recursos para a exploração da concessão“

### JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem por objetivo esclarecer as formas possíveis de financiamento aos investimentos a serem pactuados entre o poder concedente e os concessionários por ocasião dos aditivos de antecipação da prorrogação do prazo contratual das concessões ferroviárias. Tal clareza é importante para conferir o contorno jurídico às operações de financiamento a serem realizadas para viabilizar os investimentos que se objetiva destravar com o referido diploma legal.

PARLAMENTAR



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA N.º \_\_\_\_\_**

Dê-se aos §§ 5º e 7º do art. 10 da Medida Provisória as seguintes redações:

“Art. 10.....

.....

§ 5º Com exceção dos bens imóveis, objetos de cessão de uso ao contratado, os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos ao contratado e integrarão o contrato de parceria.

.....

§ 7º Ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados



diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

A Medida Provisória trouxe como mecanismo de modernização das concessões ferroviárias a autorização da extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original. Substituiu-se tal lógica patrimonial pelo controle das condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços.

Nessa nova dinâmica, realiza-se a transferência de bens ao contratado, determinando que eles integram o contrato de parceria. Contudo, ao falar de reversão dos bens ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, o § 7º do art. 10 da Medida em vigor determina que eles serão revertidos à União, devendo ser considerados amortizados todos os investimentos neles realizados.

Entretanto, tal comando não parece considerar, por um lado, a possibilidade de investimentos cuja amortização não seja possível até o final do período, o que poderia levar à reversão de bens sem a devida compensação ao investidor. Por outro lado, não garante de forma clara que essa mudança seja considerada no momento de formulação da equação econômica do termo aditivo de prorrogação. Dessa forma, a emenda aqui proposta pretende garantir a preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, dando assim maior segurança jurídica tanto ao Poder Concedente quanto ao concessionário.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.

Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA N.º \_\_\_\_**

Inclua-se o § 9º no art. 10 da Medida Provisória:

“Art. 10 .....

.....

§ 9º O ato do Poder Executivo de que trata o § 4º poderá também autorizar a extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original no caso de concessionárias que não tenham encaminhado pedido de prorrogação contratual ou antecipada. (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

A Medida Provisória trouxe como mecanismo de modernização das concessões ferroviárias a autorização da extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original. Substitui-se tal lógica patrimonial pelo controle das condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços.



Parece positivo que essa nova dinâmica possa ser aplicada também para as demais concessões, mesmo antes do ato de prorrogação de seus contratos em vigor, caso o Poder Executivo entenda adequado para as suas políticas públicas relativas ao setor ferroviário de carga.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.

Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE  
A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

**MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA N.**

Art. O inciso VI do art. 6º e o art. 56, § 1º da Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

VI – Seguro-Garantia – modalidade de seguro que visa garantir a plena realização de objeto contratado, caso o devedor principal deixe de honrar com seu compromisso contratual, cabendo ao garantidor da obrigação contratar um terceiro para concluir o objeto, concluir o objeto por conta própria ou indenizar o credor da obrigação de acordo com os prejuízos sofridos;

“Art. 56. ....

§ 1º Caberá ao contratado, sempre que o edital permitir, optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

I - .....



.....

Art. O art. 56, da Lei 8.666, de 1993 passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 6º e 7º:

“Art. 56. ....

1º - .....

.....

§ 6º O edital poderá obrigar a contratação de seguro-garantia, nos termos do inciso VI do art. 6º desta Lei, nos contratos administrativos cujo valor global ultrapasse R\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil reais).

§ 7º A garantia a que se refere o § 6º deverá ser de, pelo menos, 30% (trinta por cento) do valor do contrato, a depender dos riscos e da complexidade do projeto, e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele.

## JUSTIFICAÇÃO

O Seguro-Garantia do tipo *Performance Bond* é uma das modalidades de seguro que, tipicamente, visa garantir a realização de uma obra, caso o devedor principal deixe de honrar com o seu compromisso contratual junto ao contratante do projeto.

Assim, na eventualidade de ocorrer um inadimplemento contratual, o emissor do *Performance Bond* – garantidor da obrigação – ficaria obrigado a contratar um terceiro para terminar a obra por sua conta e risco, concluir a execução do projeto por conta própria, sem a intervenção de terceiros



ou, ainda, indenizar o credor da obrigação, de acordo com os prejuízos sofridos por ele.

Além de o governo precisar de um grande esforço de melhoria do planejamento e execução orçamentária para tornar seus atos menos instáveis e menos sujeitos a contingenciamentos, cancelamentos ou injunções políticas, é possível melhorar a administração do risco do contratante.

A Lei nº 8.666/93, atualizada pela Lei nº 8.883/94, prevê a possibilidade de exigência – a critério da autoridade competente e desde que prevista no instrumento convocatório – de uma prestação de garantia em obras e aquisição de bens e serviços (artigo 56, §§ 1º a 3º). Esta garantia pode ser feita de três maneiras alternativas, a critério do contratado: seguro-garantia, fiança bancária ou caução em dinheiro ou títulos. O valor pode ser de 5% ou 10% do valor da obra, dependendo da “complexidade técnica e riscos financeiros”.

Entendemos que o objetivo principal desta medida provisória, de incrementar a oferta de infraestrutura no país, se torna muito mais bem contemplado reforçando esta ideia do seguro garantia, bem como trazendo a sua definição adequada para a lei de licitações.

Sala da Comissão, em            de            de 2016 .

Deputado JULIO LOPES



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE  
A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

**MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA N.**

Acrescente-se o seguinte artigo ao final do capítulo III da Medida Provisória 752/2016:

Art. Os investimentos previstos nas relicitações terão a garantia a que se refere o inciso VI do art. 6º da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, que será de, pelo menos, 30% do valor do investimento, a depender dos riscos e da complexidade do projeto.

**JUSTIFICAÇÃO**

O seguro garantia é um dos instrumentos fundamentais para alavancar os investimentos em infraestrutura no país. Garante que as obras serão efetivamente entregues ao final, evitando a situação atual de atrasos e inadimplência dos concessionários. Atualmente, o seguro garantia não pode exceder a 5% do valor da obra pela lei de licitações.





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA N.º \_\_\_\_**

Inclua-se o § 2º no art. 11 da Medida Provisória, renumerando-se o parágrafo único como § 1º:

“Art. 11. ....

§ 1º A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

**§ 2º A consulta pública de que trata o § 1º deverá garantir o sigilo de dados e informações na forma da legislação aplicável ou na hipótese em que a sua divulgação possa implicar prejuízo à ordem econômica, à livre concorrência ou em outras hipóteses justificadamente consideradas pelo órgão ou entidade competente.” (NR)**

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.



A proposta de emenda que aqui se apresenta tem a intenção de garantir que o sigilo de dados e informações seja assegurado na forma da legislação aplicável, assim como na hipótese em que a sua divulgação possa implicar prejuízo à ordem econômica, à livre concorrência ou em outras hipóteses justificadamente consideradas pelo órgão ou entidade competente.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.

Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA N.º \_\_\_\_**

Dê-se ao inciso II do § 2º do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 2º .....

II – quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado, entendendo-se como tal o cumprimento das metas de produção ou de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Um dos méritos da Medida Provisória que ora se pretende emendar é justamente propiciar o aumento imediato de investimentos na malha ferroviária. Para tal, corretamente, a Medida determinou como requisito “a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado”. Para se caracterizar a adequação do serviço houve uma proposta vinculada a critérios objetivos.

Contudo, é importante ressaltar que esses critérios prestam-se apenas a garantir a admissibilidade da proposta de antecipação da prorrogação, tendo ainda como um pressuposto, como determina o art. 2º da Medida Provisória, que apenas empreendimentos públicos especificamente qualificados para prorrogação pelo Programa de Parcerias de Investimentos – PPI estarão enquadrados nesse procedimento.

Isto é o controle que aqui se propõe ajustar serve para autorizar a admissão da proposta de antecipação da prorrogação, o que dará, assim, início a um procedimento técnico que definirá os contornos das novas exigências regulatórias, assim como dos novos elementos



econômico-financeiros do Contrato que, por sua vez, comporão uma minuta de Termo Aditivo que contemplará os investimentos necessários. Tal minuta será ainda submetida previamente a consulta pública e encaminhada, em conjunto com os estudos previstos no art. 8º da Medida Provisória, ao Tribunal de Contas da União para sua análise.

Ou seja, a prorrogação antecipada do Contrato de Concessão será um conjunto de procedimentos, com momentos diversos para atuação e decisão do Poder Concedente, cuja competência será plena para a deliberação inicial e final acerca da prorrogação, ou não, do contrato de concessão em análise. Nesse contexto, é necessário que aquele critério inicial de admissibilidade seja adequado em sua amplitude, para possibilitar um maior ingresso de concessões ao procedimento.

Por fim, importante ainda ponderar que, caso se mantenha o critério mais restritivo, proposto na Medida em vigor, pode se estar excluindo, de antemão, justamente concessões em cujas malhas os investimentos são fundamentais, perdendo-se a oportunidade da realização de correção histórica em relação a trechos que, desde o início das concessões, revelam problemas de ordem estrutural.

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

Assim sendo, a proposta de emenda que aqui se apresenta tem a intenção de manter os critérios objetivos e claros quanto à definição de serviço adequado, nos moldes do texto original, dando apenas um contorno de alternatividade a tais requisitos, podendo ser consideradas as **metas de produção ou de segurança** para fins de aferição da adequação do serviço, dando assim ensejo ao início das tratativas de prorrogação da concessão.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.



Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA N.º \_\_\_\_\_**

Inclui-se, onde couber na Medida Provisória, a seguinte redação:

**Art.** As concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de carga ficam autorizadas a realizarem o desfazimento dos bens móveis ferroviários inservíveis de propriedade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia que lhes foi concedida.

**Parágrafo único.** O desfazimento dos bens móveis ferroviários inservíveis de que trata o *caput* ocorrerá nos termos e conforme os parâmetros a serem definidos em ato do Ministro de Estado do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

**JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, a América Latina vem enfrentando um surto de *Zika Vírus*. Suspeita-se que a entrada do vírus no Brasil tenha se dado durante a Copa do Mundo de 2014, quando o país recebeu turistas de várias partes do mundo, inclusive de áreas tropicais atingidas de forma mais intensa pelo vírus, como a África — onde surgiu — e a Polinésia Francesa na Oceania.

Mesmo com sintomas mais brandos que os da Dengue e os da Chikungunya, há evidências já comprovadas de que a infecção pelo vírus da *Zika* está associada a casos mais graves, ligados à má formação de fetos, causando danos irreversíveis em recém-nascidos, como microcefalia congênita e síndrome de Guillain-Barré, que aumentaram de maneira incomum no país em 2015 e 2016.

Em dezembro de 2015 foi decretada situação de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional para controlar a proliferação do mosquito e para enfrentar as três doenças. Com hábitos diurnos, o mosquito *Aedes aegypti* se alimenta de sangue humano, sobretudo ao amanhecer e ao entardecer. A reprodução acontece em água limpa e parada, a partir da postura de ovos pelas fêmeas. Os ovos são colocados e distribuídos por diversos criadouros.

Pesquisas realizadas em campo indicam que grandes reservatórios, como caixas d'água, galões e tonéis (muito utilizados para armazenagem de água para uso doméstico em locais com infraestrutura urbana precária), são os criadouros que mais contribuem para a reprodução do *Aedes aegypti* e, portanto, os mais perigosos.



Atualmente, enquadram-se nessa mesma situação de criadouro do mosquito os bens móveis do patrimônio ferroviário inservíveis, quais sejam: vagões, locomotivas, equipamentos de via, equipamentos de oficina ou veículos rodoviários que estejam fora de operação por danos, avarias ou obsolescência que inviabilizem sua recuperação ou utilização.

Além da situação de emergência de Saúde Pública, há outros problemas sociais, não menos importantes, ligados à condição precária em que se encontram os locais onde há presença dos bens ferroviários móveis inservíveis. Essas áreas, não raro, tornam-se pontos de vandalismo, tráfico de drogas e prostituição.

Para contextualizar sobre o patrimônio ferroviário, objeto das atividades de desfazimento a serem adotadas de forma a solucionar esta questão de saúde pública no Brasil, faz-se necessário entender que estes bens inservíveis fazem parte do patrimônio ferroviário que está sob a guarda do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), inclusive os vinculados às concessões ferroviárias da década de 1990.

Estima-se que o patrimônio ferroviário do DNIT, entre bens operacionais e não operacionais, perfaz 44 mil vagões e 1.700 locomotivas, bem como outros equipamentos dos mais diversos tipos: equipamentos de oficina, equipamentos de manutenção de via, veículos rodoviários, trilhos, dormentes e material de fixação.

Dentre o mobiliário inservível, que, por avarias ou obsolescência, não se presta mais ao uso operacional ferroviário, tem-se duas classificações: os bens inservíveis não arrendados e os bens inservíveis arrendados.

Existe parte do material rodante que não foi arrendado às concessionárias, os quais possuem esta característica, pois, no ato da assinatura dos contratos de concessão, os bens já se encontravam sem condições de operação comercial. Trata-se de um patrimônio sucateado, impróprio para o uso ferroviário e, por este motivo, não foram repassados para as concessionárias, permanecendo sob os cuidados do DNIT.

**Diante da situação exposta, são necessárias medidas urgentes para o desfazimento do material rodante e equipamentos inservíveis, sejam eles arrendados ou não às concessionárias, dando destinação definitiva aos bens que potencializam a proliferação do mosquito *Aedes aegypti*.**

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA SUPRESSIVA N.º \_\_\_\_**

Suprima-se no art. 20 da Medida Provisória, a qual propõe alteração no art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

O dispositivo que ora se pretende suprimir poderia trazer, da forma como apresentado, insegurança jurídica para os procedimentos de prorrogação dos contratos de parceria tratados por esta Medida Provisória. Além disso, o que se pretende com a alteração do art. 34-A já se encontra garantido em outros dispositivos da própria Medida, como nas diretrizes contidas no art.10.



Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.

Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA N.º \_\_\_\_**

Inclua-se o § 3º no art. 6º da Medida Provisória:

“Art. 6º .....

.....

§ 3º Os investimentos decorrentes de projetos que se encontrarem em execução à época da manifestação da parte interessada também poderão ter seus bens e direitos, em operação e em andamento, considerados na equação econômico-financeira da prorrogação de que trata o **caput**, a critério do poder concedente e demais condições do contrato de parceria.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

A proposta de emenda que aqui se apresenta tem a intenção de deixar explícita a possibilidade de investimentos decorrentes de projetos que se encontrarem em execução à



época da manifestação da parte interessada poder ter seus bens e direitos, em operação e em andamento, considerados na equação econômico-financeira da prorrogação. Dessa forma, garante-se, de forma clara, que tais investimentos sejam considerados no momento de formulação da equação econômico-financeira do termo aditivo de prorrogação, dando assim maior segurança jurídica tanto ao Poder Concedente quanto ao concessionário.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.

Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA N.º \_\_\_\_**

Dê-se ao inciso I do art. 10 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 10.....

.....

I - pela adoção, **havendo capacidade ociosa e** quando couber, de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.



Assim sendo, a proposta de emenda que aqui se apresenta tem a intenção de deixar claro o contexto em que surgem as obrigações às concessionárias de disponibilização de capacidade mínima em sua malha para o transporte para terceiros.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.

Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA N.º \_\_\_\_\_**

Dê-se ao § 2º do art. 24 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 24.....

.....

§ 2º Incluem-se na compensação de que trata esse artigo os valores relacionados a eventuais multas aplicadas.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

A proposta de emenda que aqui se apresenta tem a intenção de incluir a possibilidade de compensação de multas aplicadas com a imposição da obrigação de investimentos diretamente pelos concessionários na própria malha ou naquelas de interesse da Administração Pública. Essa medida parece ser bastante salutar do ponto de vista regulatório, uma vez que garante, diretamente, melhorias na malha com receitas advindas do próprio setor, atribuindo-lhe uma finalidade própria.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.



Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016.**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA N.º \_\_\_\_**

Dê-se a alínea b, do inciso II, do § 2º do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 2º .....

II - .....

a) .....

b) o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato por quatro anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Um dos méritos da Medida Provisória que ora se pretende emendar é justamente propiciar o aumento imediato de investimentos na malha ferroviária. Para tal, corretamente, a Medida determinou como requisito “a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado”. Para se caracterizar a adequação do serviço houve uma proposta vinculada a critérios objetivos.

Contudo, é importante ressaltar que esses critérios prestam-se apenas a garantir a admissibilidade da proposta de antecipação da prorrogação, tendo ainda como um pressuposto, como determina o art. 2º da Medida Provisória, que apenas empreendimentos públicos especificamente qualificados para prorrogação pelo Programa de Parcerias de Investimentos – PPI estarão enquadrados nesse procedimento.

Isto é o controle que aqui se propõe ajustar serve para autorizar a admissão da proposta de antecipação da prorrogação, o que dará, assim, início a um procedimento técnico



que definirá os contornos das novas exigências regulatórias, assim como dos novos elementos econômico-financeiros do Contrato que, por sua vez, comporão uma minuta de Termo Aditivo que contemplará os investimentos necessários. Tal minuta será ainda submetida previamente a consulta pública e encaminhada, em conjunto com os estudos previstos no art. 8º da Medida Provisória, ao Tribunal de Contas da União para sua análise.

Ou seja, a prorrogação antecipada do Contrato de Concessão será um conjunto de procedimentos, com momentos diversos para atuação e decisão do Poder Concedente, cuja competência será plena para a deliberação inicial e final acerca da prorrogação, ou não, do contrato de concessão em análise. Nesse contexto, é necessário que aquele critério inicial de admissibilidade seja adequado em sua amplitude, para possibilitar um maior ingresso de concessões ao procedimento.

Por fim, importante ainda ponderar que, caso se mantenha o critério mais restritivo, proposto na Medida em vigor, pode se estar excluindo, de antemão, justamente concessões em cujas malhas os investimentos são fundamentais, perdendo-se a oportunidade da realização de correção histórica em relação a trechos que, desde o início das concessões, revelam problemas de ordem estrutural.

Não podemos deixar de reconhecer os imensuráveis ganhos que as concessões no setor de transporte trouxeram ao país a partir da década de 1990. O setor ferroviário de carga apresentou um crescimento de mais de 141% em sua produção, após as concessões das malhas. O transporte anual de cargas pelo modal praticamente dobrou, atingindo 492 milhões de toneladas úteis em 2015. Em termos de arrecadação pública, mais de R\$ 23 bilhões já foram recolhidos, entre arrendamentos e tributos, desde que as ferrovias foram concedidas.

O setor privado não só revitalizou a operação das ferrovias no país, como gerou empregos: entre 1997 e 2015, houve um crescimento de 140% do número de empregados diretos e indiretos no setor. No mesmo período, as concessionárias conseguiram reduzir em mais de 80% o índice de acidentes, alcançando padrões internacionais de segurança.

Assim sendo, a proposta de emenda que aqui se apresenta tem a intenção de manter os critérios objetivos e claros quanto à definição de serviço adequado, nos moldes do texto original, dando apenas um contorno de alternativa a tais requisitos, podendo ser consideradas as **metas de produção ou de segurança** para fins de aferição da adequação do serviço, dando assim ensejo ao início das tratativas de prorrogação da concessão.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda à Medida Provisória.



Sala da Comissão, em        de 2016.

Deputado JULIO LOPES



**CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

**Data**  
30/11/2016

**Proposição**  
**Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016**

**Autor**  
**Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)**

**N.º do prontuário**  
**316**

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

**Página**

**Artigo**

**Parágrafos**

**Inciso**

**alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

O artigo 13º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar acrescido com a seguinte redação:

“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 Medida Provisória, a relicitação do objeto dos contratos de parceria no setor 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, preservados os contratos privados em vigor, firmados entre o atual contratado e as sociedades empresárias que utilizam áreas comerciais e de prestação de serviços no espaços sob titularidade do atual contratado (concessionário).”

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da presente emenda é não provocar instabilidade ou mesmo injustos prejuízos às sociedades empresárias que ocupam e exploram comércio e serviços nos setores objetos da presente MP, inclusive lastreadas que são, em contratos configurados como atos jurídicos perfeitos.

É imperioso mencionar que a redação original ensejaria grande insegurança jurídica - mercê de demandas judiciais inevitáveis - que haveria de ocasionar desinteresse de futuros pretendentes em certames, afetando o próprio êxito na relicitação.

PARLAMENTAR



**CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

**Data**  
30/11/2016

**Proposição**  
**Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016**

**Autor**  
**Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)**

**N.º do prontuário**  
**316**

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

**Página**

**Artigo**

**Parágrafos**

**Inciso**

**alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

O inciso IV, do §2º, do artigo 14º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14º .....

§2º .....

IV - 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 apresentar todos os contratos em vigor de cessão de uso de área para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado (concessionário).

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda é fundamental para permitir ao futuro interessado se planejar adequadamente para disputa no certame.

**PARLAMENTAR**



**CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

**Data**  
30/11/2016

**Proposição**  
**Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016**

**Autor**  
**Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)**

**N.º do prontuário**  
**316**

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

**Página**

**Artigo**

**Parágrafos**

**Inciso**

**alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

O artigo 4º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

.....

Parágrafo único – Fica estabelecido que, em qualquer das opções fixadas no artigo 4º, em face do Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim – no Rio de Janeiro/RJ será incluído como obrigação contratual a edificação e/ou reforma dos espaços hoje destinados ao suporte logístico para táxis especiais, tais como, banheiros, vestiários, espaço de conveniência e espera devidamente climatizados, bem como implantação de cobertura no pátio de estacionamento que são disponibilizados para os mesmos.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa melhorar o serviço de táxis especiais no Aeroporto Internacional do Galeão - Antônio Carlos Jobim - no Rio de Janeiro-RJ.

**PARLAMENTAR**



CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data  
30/11/2016

Proposição  
Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016

Autor  
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário  
316

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O artigo 4º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

.....

Parágrafo único – Fica estabelecido que, em qualquer das opções fixadas no artigo 4º, em face das unidades aeroportuárias concedidas, a administração pública deverá nomear a Autoridade Aeroportuária para cada aeroporto, à qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares.

**JUSTIFICAÇÃO**

Estamos certos que a instituição de um comando único por unidade aeroportuária ensejará mais eficiência ao somatório das ações dos órgãos que nela atuam.

PARLAMENTAR



**CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

**Data**  
30/11/2016

**Proposição**  
**Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016**

**Autor**  
**Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)**

**N.º do prontuário**  
**316**

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

**Página**

**Artigo**

**Parágrafos**

**Inciso**

**alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

O §2º do artigo 14º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar acrescido com o seguinte inciso V:

“Art. 14º .....

§2º .....

V – apresentação de plano diretor para utilização comercial e/ou industrial das áreas disponíveis inseridas no sítio aeroportuário, para fins de desenvolvimento de atividades econômicas, ficando as mesmas desde já afetadas para estas finalidades.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda é fundamental para permitir ao futuro interessado se planejar adequadamente para disputa no certame.

**PARLAMENTAR**

**EMENDA Nº - CMMP**  
(à MPV nº 752, de 2016)

Art. 1º Dê-se aos artigos 1º, 5º e 13º da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 1º Esta Medida Provisória estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores elétrico, rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

.....

Art. 5º A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores elétrico, rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Medida Provisória.

.....

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 Medida Provisória, a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores elétrico, 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. 2º Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, na Medida Provisória nº 752, de 2016:

“Art. X As prorrogações de outorgas do setor elétrico devem atender as seguintes diretrizes:

I – As outorgas de aproveitamento hidráulico de potência maior que 3 MW (três megawatts) e inferior ou igual a 50MW (cinquenta megawatts), desde que ainda não tenham sido prorrogadas e estejam em vigor quando da publicação desta Lei, terão seus prazos de vigência uniformizados pelo Poder Concedente em 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável automaticamente por mais 35 (trinta e cinco) anos, contados da data da respectiva emissão da outorga.

II – Ao titular da outorga de que trata o inciso I, será facultado prorrogar o respectivo prazo de vigência por 35 (trinta e cinco) anos, nos termos da legislação vigente para essa faixa de potencial hídrico, desde que se manifeste nesse sentido.”

## JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, as outorgas de centrais hidrelétricas obtidas mediante autorização, caracterizadas como de pequeno porte, têm outorgas com prazo de vigência entre 20 e 35 anos, causando um desequilíbrio econômico na exploração dos potenciais hídricos entre agentes de mesma fonte. Verifica-se ainda que as outorgas emitidas para as usinas eólicas são também de 35 anos. O objetivo da nova redação é equalizar os prazos, para que seja dado um tratamento equânime entre os agentes, corrigindo as discrepâncias atualmente existentes.

As usinas de pequeno porte já têm hoje asseguradas a sua prorrogação, quando se trata de autoprodutores de até 50MW, demonstrando que a exploração dos potenciais de pequeno porte é o que recomenda essa prorrogação e não o tipo de exploração através de cotas previstas no artigo 1º da Lei 12.783, de 11 de janeiro de 2013.

Além disso, a prorrogação das outorgas de centrais hidrelétricas de pequeno porte de forma onerosa garante a qualidade do serviço, evita o sucateamento destes ativos e remunera adequadamente o poder concedente, definindo que a receita seja aplicada na modicidade tarifária.

O modelo de cotas não se tem mostrado adequado para as usinas de menor porte, pois os titulares de outorgas vincendas estão entregando os ativos, pelo fato de a remuneração do serviço ser inadequado para ativos operacionais hidrelétricos de pequena escala.

Dessa forma, a presente emenda procura corrigir esse equívoco em relação aos ativos de pequeno porte, importantes para o sistema elétrico brasileiro, e impede que eles se tornem obsoletos, forçando, com isso, a aquisição de energia mais cara pelos consumidores, como se tem observado recentemente.

Sala da Comissão,

Senador IVO CASSOL

**EMENDA MODIFICATIVA Nº**  
**(à MPV nº 752, de 2016)**

Dê-se ao art. 6º, §2º, da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 6º.....  
§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:  
I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e  
II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado, entendendo-se como tal:  
a) o cumprimento das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação; ou  
b) o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato em quatro anos dentro do intervalo dos últimos cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação”.

**JUSTIFICAÇÃO**

Dentre os objetivos das prorrogações antecipadas, está a solução de falhas estruturais da regulação do setor ferroviário, inclusive de maneira a inserir as melhores práticas regulatórias, novas tecnologias e serviços e novos investimentos imediatos, nos termos dos objetivos almejados pelo art. 3º da própria Medida Provisória nº 752 de 24 de novembro de 2016.

Para que se promova todos os aprimoramentos necessários para aumento de qualidade na prestação dos serviços e a redução de custos logísticos, inclusive com a viabilização de novos investimentos, se faz imprescindível solucionar falhas regulatórias estruturais, sem o que determinadas concessões permaneceriam regidas pela regulação ultrapassada e ineficiente, além de manter questionamentos sobre passivos e grande insegurança jurídica para a União e concessionários. Dentre tais falhas, encontram-se as metas de produção e de segurança, atualmente definidas com metodologia inapropriada e que se revelam inalcançáveis em

[Digite aqui]

determinados trechos, mesmo que se tenham realizado maciços investimentos pelos concessionários na malha como um todo.

Observando-se a lógica finalística e considerado o interesse dos usuários em obter o aprimoramento imediato nos serviços públicos de transporte de carga, se faz necessário ajustar os critérios para promoção da regulação por resultado de forma consistente no setor ferroviário

Sala da Comissão,

**Deputado Sérgio Souza**  
**PMDB/PR**

**EMENDA MODIFICATIVA Nº  
(à MPV nº 752, de 2016)**

Dê-se ao art. 10, da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 10. (...)

§ 5º Com exceção dos bens imóveis, objetos de cessão de uso ao contratado, os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos ao contratado e integrarão o contrato de parceria.

§ 6º Ao contratado caberá gerir, substituir e dispor dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 5º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços referidas no caput.

§ 7º O concessionário terá liberdade de gestão sobre os bens imóveis sob sua responsabilidade com vistas a manter sua adequada conservação ou desativá-los caso não tenham mais serventia à operação ferroviária.

§ 8º Ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, observado o disposto no art. 36 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 9º O disposto no art. 82, caput, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

**JUSTIFICAÇÃO**

Dentre todos os setores de infraestrutura de transportes, o setor ferroviário é aquele que tem o regramento mais rígido e menos eficiente na gestão dos bens da concessão. Em setores como o aeroportuário, por exemplo, o concessionário tem liberdade para gerir os bens recebidos de forma a prestar o melhor serviço possível, sendo cobrado pelos resultados apresentados, em função do atendimento a indicadores operacionais estabelecidos em contrato. No setor ferroviário, no entanto, esta lógica de regulação por resultado não predomina, devendo o referido serviço ser prestado utilizando-se os bens arrolados no contrato de arrendamento, egressos do tempo da Rede Ferroviária Federal S/A, em grande parte já obsoletos e inadequados à prestação do

[Digite aqui]

serviço ferroviário mais moderno. Assim sendo, a extinção dos contratos de arrendamento e a liberdade para que o privado possa gerir os bens da concessão de forma a chegar aos melhores resultados em termos de eficiência operacional é uma forma de levar o setor ferroviário ao patamar regulatório de outros setores de infraestrutura mais modernos.

Sala da Comissão,

**Deputado Sérgio Souza**  
**PMDB/PR**

**EMENDA ADITIVA N°**  
**(à MPV n° 752, de 2016)**

Altera a redação do art. 10, I, da Medida Provisória n° 752, de 2016:

Art. 10 (...)

I - pela adoção, quando couber e houver capacidade ociosa, de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória n° 752/2016 tem, dentre seus principais objetivos, o anseio de viabilizar a realização de vultosos investimentos em concessões ferroviárias, imprescindíveis para o desenvolvimento do país, a prosperidade do comércio exterior e a redução do chamado custo-brasil. Para que tais objetivos sejam atingidos, a Medida Provisória n° 752/2016 tem o condão de dar a segurança jurídica necessária à execução imediata, pelo concessionário privado, de planos de investimento que só se tornariam realidade no futuro, por ocasião da chamada prorrogação ordinária.

Ocorre que, além da previsibilidade em termos de prazo, tão bem conferida pelo diploma legal em tela, há outras condicionantes igualmente indispensáveis à segurança jurídica intrínseca ao investimento de longo prazo em setor intensivo em capital – como é o caso das ferrovias. Dentre elas a garantia de que os ativos nos quais se está investindo podem ser integralmente explorados pelo concessionário, de forma a produzir a amortização dos investimentos realizados.

Neste sentido, a clareza a respeito das condições para a conciliação entre a exploração exclusiva e a disponibilização de capacidade para terceiros, tão importante para o fomento da atividade, é fundamental. A disciplina de tais

[Digite aqui]

condições aporta segurança jurídica para investidores e usuários, bem como confere ao regulador importante instrumento para tutelar a atividade de transporte ferroviário de cargas.

Sala da Comissão,

**Deputado Sérgio Souza**  
**PMDB/PR**

**EMENDA MODIFICATIVA Nº**  
**(à MPV nº 752, de 2016)**

Dê-se ao art. 6º, §2º, da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art.

6º .....

...

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço de transporte ferroviário adequado, entendendo-se como tal o cumprimento das metas de produção ou de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação”.

**JUSTIFICAÇÃO**

Dentre os objetivos das prorrogações antecipadas, está a solução de falhas estruturais da regulação do setor ferroviário, inclusive de maneira a inserir as melhores práticas regulatórias, novas tecnologias e serviços e novos investimentos imediatos, nos termos dos objetivos almejados pelo art. 3º da própria Medida Provisória nº 752 de 24 de novembro de 2016.

Para que se promova todos os aprimoramentos necessários para aumento de qualidade na prestação dos serviços e a redução de custos logísticos, inclusive com a viabilização de novos investimentos, se faz imprescindível solucionar falhas regulatórias estruturais, sem o que determinadas concessões permaneceriam regidas pela regulação ultrapassada e ineficiente, além de manter questionamentos sobre passivos e grande insegurança jurídica para a União e concessionários. Dentre tais falhas, encontram-se as metas de produção e

[Digite aqui]

de segurança, atualmente definidas com metodologia inapropriada e que se revelam inalcançáveis em determinados trechos, mesmo que se tenham realizado maciços investimentos pelos concessionários na malha como um todo.

Observando-se a lógica finalística e considerado o interesse dos usuários em obter o aprimoramento imediato nos serviços públicos de transporte de carga, se faz necessário ajustar os critérios para promoção da regulação por resultado de forma consistente no setor ferroviário

Sala da Comissão,

**Deputado Sérgio Souza**  
**PMDB/PR**

**EMENDA Nº – CM**  
(à MPV nº 752, de 2016)

Dê-se ao art. 24, da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 24. ....

§ 2º A compensação de que trata o caput abrange multas e valores decorrentes de procedimentos em tramitação perante o Poder Concedente.

§ 3º Incluem-se na compensação de que trata o caput os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União, desde que haja acordo entre as partes no processo judicial em curso." NR

**JUSTIFICATIVA**

A proposta que ora apresentamos permite que haveres e deveres de natureza não tributária eventualmente existentes entre concessionárias e poder concedente sejam revertidos em prol dos próprios bens públicos necessários à prestação do serviço de transporte ferroviário. A devolução de trechos antieconômicos, por exemplo, pode ensejar o investimento em outros trechos mais demandados e carentes de investimentos em expansão de capacidade, beneficiando o sistema ferroviário como um todo e os usuários.

Diante do exposto, solicito o apoio dos meus nobres colegas para a emenda ora proposta, de modo a dar maior efetividade aos contratos de concessão.

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

TEREZA CRISTINA  
PSB/MS

**EMENDA Nº – CM**  
(à MPV nº 752, de 2016)

Dê-se ao art. 22, da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 22. As disposições desta Medida Provisória não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, já instaurados ou futuros, em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Medida Provisória.

§ 1º .....

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Medida Provisória os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, definida como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, cabendo ao órgão ou entidade competente proceder, quando couber, os referidos reequilíbrios pelo período necessário para compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste.”

**JUSTIFICATIVA**

A proposta que ora apresentamos esclarece a distinção entre o procedimento de antecipação da renovação do prazo do contrato de concessão, e eventuais pleitos de reequilíbrios econômico-financeiros de contratos. A prorrogação tem previsão contratual e não decorre de nenhum evento extraordinário que enseje a necessidade de rever a equação econômico-financeira do contrato. Neste sentido, a norma estabelece previsão legal para que o exercício da cláusula contratual de prorrogação possa se dar antes do vencimento da primeira etapa contratual. O texto esclarece que o fato de se realizar a prorrogação não prejudica eventuais processos de reequilíbrio eventualmente em curso.

Diante do exposto, solicito o apoio dos meus nobres colegas para a emenda ora proposta, de modo a dar maior efetividade aos contratos de concessão.

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

TEREZA CRISTINA

PSB/MS

**EMENDA Nº – CM**  
(à MPV nº 752, de 2016)

Inclua-se no art. 7º da Medida Provisória nº 752, de 2016, parágrafo único contendo a seguinte redação:

“Art. 7º .....

Parágrafo Único. O termo aditivo poderá prever o levantamento e o tratamento dos passivos existentes no contrato de concessão a ser prorrogado, estabelecendo prazo final para sua correção, cujo cumprimento pela concessionária encerrará os questionamentos administrativos e judiciais em relação a tais passivos.”

**JUSTIFICATIVA**

A proposta que ora apresentamos insere previsibilidade acerca do tratamento de passivos eventualmente existentes que precedam à prorrogação da avença com o objetivo de conferir ao poder concedente segurança para prosseguir com os aditivos de renovação contratual e ao concessionário previsibilidade de como serão tratados os eventuais passivos.com maior capacidade de executar o serviço público objeto de parceria.

Diante do exposto, solicito o apoio dos meus nobres colegas para a emenda ora proposta, de modo a dar maior segurança jurídica aos contratos de concessão.

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

**TEREZA CRISTINA**  
PSB/MS

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA N.º**

Dê-se ao art. 12 da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art.12. A minuta do termo aditivo de prorrogação contratual deverá ser encaminhada previamente para apreciação pelo Tribunal de Contas da União, em conjunto com os estudos a que se refere o art. 8º, e, quando for o caso, com os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Pretende-se com esta emenda tornar claro no texto da Medida Provisória que há necessidade de envio prévio ao Tribunal de Contas da União – TCU tanto da minuta de contrato, quanto da documentação que comprova o atendimento aos requisitos contidos nos incisos I e II do § 2º do art. 6º e dos estudos previstos no art. 8º. O texto original da Medida Provisória deixa dúvidas quanto ao momento do envio de tais documentos.

De fato, atualmente já é obrigatória a participação do TCU em processos envolvendo concessões, inclusive aqueles em andamento na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, conforme expresso no inciso VIII do art. 18 da Lei nº 9.491, de 1997.

Esta emenda, portanto, mostra-se necessária para garantir a tempestividade e a continuidade dessas boas práticas de controle, visando a defesa do interesse público.

Sala da Comissão, em        de        de 2016.

Deputado **PAUDERNEY AVELINO**  
DEMOCRATAS/AM

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

Acrescenta-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 5º .....

§ 4º Fica impedida a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos;

§ 5º A aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, com o intuito de dar segurança jurídica aos contratos de concessão, faz-se necessário assegurar que os proponentes de prorrogações demonstrem comprometimento com as obrigações assumidas, de forma a evitar o risco de pactuação de obrigações por empresa que não teve capacidade de cumprir com compromissos passados, ou que se utilize de má fé com a oferta de obras que não irá cumprir.

É necessário também assegurar que as prorrogações sejam isentas de eventuais pendências jurídicas relativas ao contrato original para não perpetuar situações em que usuário pagador por serviços de concessionárias tenha o nível de serviço prejudicado ou venha a arcar com custos decorrentes de vícios e problemas contratuais do passado. Serve também para assegurar que as prorrogações não venham a ser utilizadas como mecanismo para contornar demandas judiciais.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

O art. 10 da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10 .....

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de disponibilização de capacidade **de no mínimo 20%** de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda proposta tem o intuito de dar segurança jurídica às prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. A redação original da Medida Provisória deixa vaga a noção de disponibilização de capacidade de transporte ferroviário a terceiros. Portanto, sugere-se a inclusão de um percentual mínimo para deixar a redação mais clara e para fazer jus ao princípio da concorrência, evitar monopólios e propiciar aos usuários o acesso a serviços alternativos.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

O art. 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e **setenta** por cento do prazo originalmente estipulado.

.....

§ 2º.....

II.....

c. Manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes no contrato original;

§ 3º Compete ao proponente de antecipação de prorrogação de contrato de concessão demonstrar que a proposta oferece parâmetros tarifários mais favoráveis aos usuários do que o contrato vigente, sem prejuízo ao nível de serviço, e que não há risco de agravamento tarifário durante o novo período de vigência do contrato prorrogado.

I – Para a prorrogação antecipada dos contratos deverá haver repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso;” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, faz-se necessário dar maior segurança jurídica aos contratos de concessão no que diz respeito ao cronograma de prorrogações antecipadas, por meio da **modificação do §1º, do art. 6º**. A perspectiva de condições contratuais demasiadamente flexíveis, que permitam, por exemplo, uma

prorrogação prematura de contratos de concessões (com menos de 50% do prazo decorrido, por exemplo), pode estimular proponentes de contratos de novas concessões a propor cronogramas de obras, tarifas e demais condições contratuais baseadas em critérios com pouca consistência ou propositalmente com condições ilusoriamente benéficas, com o objetivo de ganhar processos licitatórios.

Portanto, é necessário estimular os agentes econômicos a apresentar cronogramas factíveis e com distribuição de obras ao longo de todo o período de concessão. Em contrapartida, proponentes que demonstrem estar em dia com seus cronogramas de obras, inclusive com realização antecipada de obras previstas, podem ser beneficiados com antecipação da prorrogação. Por outro lado, pedidos de antecipação de prorrogação muito próximos ao término do contrato original podem dificultar ou até inviabilizar as análises e auditorias necessárias, sendo que nos casos de rejeição da proposta, limitaria o tempo para a organização de novo processo licitação com a participação outros interessados.

Quanto às concessões ferroviárias, cabe a **inclusão de dispositivo (alínea c, no inciso II, do art. 6º)**, para assegurar que todos os trechos de ferrovias constantes no contrato original sejam mantidos. Neste contexto, observou-se nos últimos anos que as concessionárias acabaram por concentrar suas ações nos trechos mais lucrativos da concessão, sem prestar a devida manutenção e oferecer nível de serviço em outras regiões. Dessa forma, por exemplo, durante o seu período de concessão a ALL explorou e investiu na malha paulista de sua concessão, mas deixou em segundo plano a malha sul, também de sua responsabilidade. Por conta disso, alguns trechos no estado do Paraná encontram-se sem condições mínimas de trafegabilidade, com grande prejuízo para a economia regional.

Por fim, sugere-se a **inclusão de dispositivo (§ 3º e inciso I, no art. 6º)** para prever que eventuais prorrogações devam assegurar que o usuário final das concessões seja o maior beneficiado. Dessa forma, os proponentes devem propiciar transparência e demonstrar que os contratos oferecerão a menor tarifa possível para melhores níveis de serviços prestados. Além disso, verifica-se também que os primeiros contratos de concessão podem conter vícios de modelagem e parametrização econômica baseada na situação econômica da época da sua implantação. Por exemplo, a Selic atingia na década de 90 percentuais acima de 40% a.a., enquanto que na atualidade esse valor está em torno de 14,00% a.a. Portanto, prorrogações devem levar em consideração também as mudanças nas condições econômicas.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

Acrescenta-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 5º .....

**§ X**º Fica impedida a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos;” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, com o intuito de dar segurança jurídica aos contratos de concessão, faz-se necessário assegurar que os proponentes de prorrogações demonstrem comprometimento com as obrigações assumidas, de forma a evitar o risco de pactuação de obrigações por empresa que não teve capacidade de cumprir com compromissos passados, ou que se utilize de má fé com a oferta de obras que não irá cumprir.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

Acrescenta-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 5º .....

§ X º A aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, é necessário assegurar que as prorrogações sejam isentas de eventuais pendências jurídicas relativas ao contrato original para não perpetuar situações em que usuário pagador por serviços de concessionárias tenha o nível de serviço prejudicado ou venha a arcar com custos decorrentes de vícios e problemas contratuais do passado. Serve também para assegurar que as prorrogações não venham a ser utilizadas como mecanismo para contornar demandas judiciais.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

O art. 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e **setenta** por cento do prazo originalmente estipulado.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, faz-se necessário dar maior segurança jurídica aos contratos de concessão no que diz respeito ao cronograma de prorrogações antecipadas, por meio da **modificação do §1º, do art. 6º**. A perspectiva de condições contratuais demasiadamente flexíveis, que permitam, por exemplo, uma prorrogação prematura de contratos de concessões (com menos de 50% do prazo decorrido, por exemplo), pode estimular proponentes de contratos de novas concessões a propor cronogramas de obras, tarifas e demais condições contratuais baseadas em critérios com pouca consistência ou propositalmente com condições ilusoriamente benéficas, com o objetivo de ganhar processos licitatórios.

Portanto, é necessário estimular os agentes econômicos a apresentar cronogramas factíveis e com distribuição de obras ao longo de todo o período de concessão. Em contrapartida, proponentes que demonstrem estar em dia com seus cronogramas de obras, inclusive com realização antecipada de obras previstas, podem ser beneficiados com antecipação da prorrogação. Por outro lado, pedidos de antecipação de prorrogação muito próximos ao término do contrato original podem dificultar ou até inviabilizar as análises e auditorias necessárias, sendo que nos casos de rejeição da proposta, limitaria o tempo para a organização de novo processo licitação com a participação outros interessados.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

O art. 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 2º.....

II.....

c. Manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes no contrato original;” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, faz-se necessário dar maior segurança jurídica aos contratos de concessão ferroviárias, com a **inclusão de dispositivo (alínea c, no inciso II, do art. 6º)**, para assegurar que todos os trechos de ferrovias constantes no contrato original sejam mantidos. Neste contexto, observou-se nos últimos anos que as concessionárias acabaram por concentrar suas ações nos trechos mais lucrativos da concessão, sem prestar a devida manutenção e oferecer nível de serviço em outras regiões. Dessa forma, por exemplo, durante o seu período de concessão a ALL explorou e investiu na malha paulista de sua concessão, mas deixou em segundo plano a malha sul, também de sua responsabilidade. Por conta disso, alguns trechos no estado do Paraná encontram-se sem condições mínimas de trafegabilidade, com grande prejuízo para a economia regional.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA \_\_\_\_\_**

O art. 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 3º Compete ao proponente de antecipação de prorrogação de contrato de concessão demonstrar que a proposta oferece parâmetros tarifários mais favoráveis aos usuários do que o contrato vigente, sem prejuízo ao nível de serviço, e que não há risco de agravamento tarifário durante o novo período de vigência do contrato prorrogado.

I – Para a prorrogação antecipada dos contratos deverá haver repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso;” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Visando aprimorar o escopo da Medida Provisória, sugere-se a **inclusão de dispositivo (§ 3º e inciso I, no art. 6º)** para prever que eventuais prorrogações devam assegurar que o usuário final das concessões seja o maior beneficiado. Dessa forma, os proponentes devem propiciar transparência e demonstrar que os contratos oferecerão a menor tarifa possível para melhores níveis de serviços prestados. Além disso, verifica-se também que os primeiros contratos de concessão podem conter vícios de modelagem e parametrização econômica baseada na situação econômica da época da sua implantação. Por exemplo, a Selic atingia na década de 90 percentuais acima de 40% a.a., enquanto que na atualidade esse valor está em torno de 14,00% a.a. Portanto, prorrogações devem levar em consideração também as mudanças nas condições econômicas.

Brasília, 01 de dezembro de 2016

---

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

**EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_**  
(à MPV 752/2016)

Inclua-se, no capítulo das disposições finais, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. \_\_\_\_ A Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, passa a vigorar acrescido, em seu artigo 176, dos seguintes parágrafos:

“Art. 176 .....

.....

§8º A empresa constituída na forma de sociedade anônima de natureza pública ou privada fica obrigada a proceder anualmente o inventario patrimonial com sua devida avaliação e depreciação.

§9º A empresa que fizer a auditoria financeira e contábil fica impedida de realizar o inventario patrimonial e sua avaliação, mesmo que de maneira consorciada.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda vem ao encontro da transparência, da qualidade das informações contábeis e da harmonização da lei com as normas internacionais de contabilidade. Materializa, em Lei, o que apregoa a Portaria nº 184, de 25 de agosto de 2008, do Ministério da Fazenda, para demonstrações contábeis do setor público, mas que devem ser seguidas pelo setor privado a bem da minoração de erros de interpretação, avaliação e compreensão, melhora da credibilidade da informação.

Mérito maior e que obriga que o balanço patrimonial seja realizado por empresa dispar das que elaboram as demais demonstrações financeiras, relacionadas nos incisos do artigo 176, da Lei nº 6.404/1976, evitando assim, que dados de avaliação patrimonial sejam mascarados para refletir resultados satisfatórios de empresas em dificuldades.

Não menos importante é a obrigatoriedade de constar no inventário patrimonial o valor do bem e de sua depreciação, tendo-se assim o valor real do bem na data do inventário, gerado por profissionais independentes dos profissionais envolvidos nas demais escriturações.

Ante o exposto, solicito o apoio dos Nobres Pares para aprovação da emenda, que é de fundamental relevância para o aprimoramento de nossas normas contábeis e de convergência para as normas internacionais, exigência cada vez maior devido ao acelerado processo de globalização da economia.

Sala das Sessões,

**JOZI ARAÚJO**  
Deputada Federal



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 752**

**00071** ETIQUETA

DATA 30/11/2016	<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016</b>
--------------------	--

AUTOR Weverton Rocha	Nº PRONTUÁRIO
-------------------------	------------------

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

PÁGINA	ARTIGO 1º	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------------	-----------	--------	--------

Acrescenta-se onde couber na Medida Provisória 752 de 2016, a inclusão do § 3º no art. 16 da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

“Art. 16 (...).  
§ 1º (...).  
§ 2º (...).  
§ 3º No âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.

**JUSTIFICATIVA**

Atualmente, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios públicos constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano ficam sob responsabilidade da União, o que prejudica a organização local para concessão de descontos para estudantes. Essa emenda pretende resolver esta questão deixando a cargo dos municípios tal responsabilidade.

Brasília, 30 de novembro de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 752  
00072**

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

**Autor  
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA**

**Partido  
PT**

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. X Modificativa      4. \_\_\_ Aditiva

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Modifique o Art. 6º da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, estritamente vinculados ao objeto da parceria, observado o disposto no art. 3º.”

**JUSTIFICAÇÃO**

É importante que qualquer novo investimento acordado na prorrogação esteja estritamente vinculado ao objeto da parceria, para que não se faça uso deste novo instrumento para desestimular novos contratos e novas parcerias. A utilização indiscriminada deste novo instrumento poderá levar à multiplicação injustificável de prorrogações e a abusos indesejáveis, que ofendam o interesse público e a probidade administrativa.

Assim, contamos com o apoio dos nobres pares, para a incorporação da presente Emenda.

**PARLAMENTAR**



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 752  
00073**

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

**Autor**  
**DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA**

**Partido**  
**PT**

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. \_\_\_ Modificativa      4. X Aditiva

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Modifique o Art. 2º da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º As prorrogações e as recilitações de que trata esta Medida Provisória, se aplicam a empreendimentos públicos especificamente qualificados para este fim no Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, e às demais concessões de transportes vigentes.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Com a falta de um Marco Regulatório para os transportes, as regras sempre foram definidas em cada edital, nem sempre parametrizadas segundo os mesmos critérios. Da mesma forma, as obras relacionadas nos contratos de concessão, nem sempre se mantêm com a mesma importância ou necessárias ao longo do tempo da concessão, geralmente 25 ou 30 anos. Mudanças na conjuntura econômica, política e social poderá em determinadas situações alterar a relevância das obras definidas á época da licitação, ou até criar a necessidade de novos projetos e novas soluções para atender às necessidades atuais. Esta emenda, tem por objetivo ampliar para as concessões de transportes vigente, mesmos sem constar no PPI, a possibilidade da inclusão de novas obras, não previstas no contrato original, no sentido da melhoria dos serviços para os seu usuários

**PARLAMENTAR**



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752  
00074

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor  
DEPUTADO AFONSO FLORENCE –PT/BA

Partido  
PT

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. X Modificativa      4. \_\_\_ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o Art. 8º, § 1º, V, e o Art. 16, § 1º, V, da Medida Provisória 752/2016, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º ...

§ 1º ...

...

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis;”

.....

Art. 16. ...

§ 1º ...

...

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis;”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de Emenda retira o termo “observado o cronograma de investimentos”, da redação atual da MP, uma vez que este é sempre um aspecto a se observar em todas as fases dos processos de prorrogação e relicitação dos contratos, e não apenas em relação às diretrizes ambientais.

Assim, contamos com o apoio dos nobres pares, para a incorporação da presente Emenda.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 752  
00075**

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

**Autor  
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA**

**Partido  
PT**

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. X Modificativa      4. \_\_\_ Aditiva

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Modifique-se o inciso III, do Art. 4º, da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....  
.....

III- relicitação - procedimento que compreende a extinção dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim, quando esgotadas todas as possibilidades de acordo para cumprimento das responsabilidades assumidas pelo concessionário no contrato de concessão.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Quando da assinatura do contrato de concessão, o concessionário assume responsabilidades junto ao poder concedente, com critérios estabelecidos previamente no edital e definidos em cronograma de ações. O não cumprimento destes, permitirá ao Poder Concedente a aplicação de sanções, multas e até o rompimento do contrato. O objetivo desta Emenda é garantir que a relicitação só aconteça quando ficar comprovado que o concessionário não tem efetivamente condições de cumprir seus compromissos assumidos no contrato.

**PARLAMENTAR**



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 752  
00076**

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

**Autor**  
**DEPUTADO AFONSO FLORENCE –PT/BA**

**Partido**  
**PT**

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. X Modificativa      4. \_\_\_ Aditiva

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Modifique-se o Art. 1º da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

”Art. 1º Esta Medida Provisória estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e relicitação dos contratos de parceria atualmente em vigor, definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Conforme dito na Exposição de Motivos, as propostas previstas nesta MP (prorrogação e relicitação), relativas às parcerias, são de caráter excepcional, para introduzir inovações em relação aos atuais contratos em vigor que apresentem problemas. Está expresso na Exposição de Motivos: “Os projetos a serem cobertos são os que já estão em andamento e com histórico de receitas conhecido”.

Assim, a presente emenda pretende adaptar o texto a esta diretriz exposta pelo próprio Poder Executivo.

**PARLAMENTAR**



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 752  
00077**

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

**Autor**  
**DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA**

**Partido**  
**PT**

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. \_\_\_ Modificativa      4. X Aditiva

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Inclua-se onde couber um novo artigo na Medida Provisória 752/2016, com a seguinte redação:

“Art. ... O § 1º, do art. 25, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades acessórias ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A atual legislação das concessões prevê um rol muito ampliado das possibilidades de terceirização das atividades das concessionárias, em nítido conflito com as leis trabalhistas, gerando conflitos judiciais. A Emenda procura restaurar o padrão da terceirização que vigora atualmente na legislação trabalhista.

Assim, contamos com o apoio dos nobres pares, para a incorporação da presente Emenda.

**PARLAMENTAR**

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**EMENDA N.º**

Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 25 da Medida Provisória n° 752, de 2016:

“§ 6º Caberá à Advocacia-Geral da União acompanhar o procedimento arbitral ou processo alternativo de solução de controvérsias e autorizar os acordos e transações deles resultantes envolvendo os direitos patrimoniais disponíveis a que se refere o caput, em conjunto com a autoridade ou órgão competente, nos termos do Art. 1º da Lei n° 9.469, de 10 de julho de 1997 e do § 2º do Art. 1º da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996. “

**JUSTIFICAÇÃO**

O art. 1º da Lei n° 9.469, de 10 de julho de 1997, atribui ao Advogado-Geral da União a competência de autorizar a realização de acordos ou transações para prevenir ou terminar litígios, inclusive os judiciais.

Por sua vez, o § 2º do Art. 1º da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, que dispõe sobre arbitragem, prevê que a realização de acordos e transações é de competência da autoridade ou órgão da administração pública que celebrar a convenção de arbitragem – no caso da MP 752, de 2016, tratar-se-ia dos mesmos órgãos a promover as prorrogações ou relicitações.

Assim, esta emenda visa a garantir a participação da Advocacia-Geral da União – AGU nas tratativas e acordos realizados por meio de arbitragem. O uso deste mecanismo é uma inovação prevista no texto original da Medida Provisória para promover maior celeridade à resolução de controvérsias envolvendo as concessionárias e a União.

Por meio da participação da AGU, pretende-se evitar a concentração excessiva de poder decisório no âmbito da Administração Pública e mitigar riscos de captura regulatória ou de atos lesivos ao interesse público.

Sala da Comissão, em        de        de 2016.

Deputado **PAUDERNEY AVELINO**  
DEMOCRATAS/AM



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 752**  
**00079**

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

**Autor**  
**DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA**

**Partido**  
**PT**

1. \_\_\_ Supressiva      2. \_\_\_ Substitutiva      3. \_\_\_ Modificativa      4. X Aditiva

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Acrescente-se onde couber, na Medida Provisória 752/2016, novo artigo com a seguinte redação:

“Art. ... Serão publicados nos meios de comunicação oficiais, bem como enviados pelo órgão público competente à CI - Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado e à CFFC - Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, até 7 dias após a sua concretização, os seguintes documentos e informações:

- I- o ato de qualificação do contrato de parceria para a relicitação;
- II- a proposta ou pedido de prorrogação contratual formalizado por qualquer das partes da parceria;
- III- o início das tratativas com os contratados, para eventual prorrogação ou relicitação;
- IV- os estudos submetidos a consulta pública, relativos a propostas de prorrogação e relicitação;
- V- o termo aditivo das prorrogações e relicitações.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda tem o objetivo de promover a transparência dos atos destinados às prorrogações e relicitações. Como se tratam de duas inovações no campo administrativo, é importante que a sociedade e o Legislativo acompanhem e avaliem periodicamente os atos previstos na Emenda, a fim de que tais institutos cumpram o objetivo e o interesse público a que se destinam.

**PARLAMENTAR**

**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 752, de 2016)

Inclua-se o §3º ao art. 9º; e o inciso II ao art. 15, renumerando-se os demais incisos, da Medida Provisória nº 752, de 2016:

‘Art. 9º.....

.....

§ 3º Quando o órgão ou a entidade competente considere de interesse público e com o objetivo de assegurar a utilidade estrutural do sistema ferroviário do país, os prestadores de serviço de transporte ferroviário que tiverem mais de uma concessão em vigor não poderão requerer a prorrogação do prazo contratual se as obrigações assumidas neste contrato de concessão ou em outro contrato não estiverem cumpridas regularmente, salvo se a inadimplência seja tratada na renovação do prazo contratual ou a concessão do trecho seja obrigatoriamente submetida ao processo de relicitação.’

‘Art. 15.....

.....

II – a indenização pelo contratado em favor do Órgão ou entidade competente pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento de obrigações vencidas no trecho requerido para a relicitação;

..... (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A alteração proposta busca exigir o cumprimento das obrigações assumidas pelos prestadores de serviço em qualquer contrato de concessão como pré-requisito para a prorrogação dos contratos de parceria ou para a relicitação do objeto dos contratos de parceria.

Convicto da relevância desta proposta, pedimos o apoio de nossos Pares.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

**EMENDA Nº - CM**  
(à Medida Provisória nº 752, de 2016)

Dê-se aos arts. 9º e 24 da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“**Art. 9º** Para efeito da aplicação do disposto neste Capítulo aos contratos de parceria no setor ferroviário, o órgão ou a entidade competente poderá buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor, desde que o investimento fique restrito ao âmbito da malha sob responsabilidade do próprio concessionário.

.....”

“**Art. 24.** .....

§ 1º Os valores apurados com base no *caput* poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários, em malha objeto de sua outorga.

.....”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Um dos maiores objetivos desta Medida Provisória é permitir que as atuais concessionárias de ferrovias possam quitar obrigações devidas para com a União por meio de reinvestimentos no próprio setor.

Trata-se de medida sensata que tem o condão de ampliar os recursos hoje disponíveis para o setor, além de, provavelmente, aplicá-los de forma bem mais eficiente do que a hipótese de a União investi-los diretamente.

Essa medida, contudo, não é a panaceia para todos os males que aflige o setor. De fato, a premissa de que os investimentos serão bem

realizados somente pode ser admitida para o caso das ferrovias que estejam sob a responsabilidade das próprias concessionárias, uma vez que elas serão também beneficiárias diretas desses mesmos investimentos.

Entretanto, no caso do investimento em malhas que não fazem parte do objeto de sua concessão, e que podem, até mesmo, vir a ser concedidas a grupos que, no futuro, venham a lhes fazer concorrência direta, cria-se o estímulo a que as obras não sejam realizadas com a qualidade que se faz necessária.

De fato, se hoje já é extremamente difícil à União fiscalizar as obras que contrata, imagine-se o quanto essa tarefa estará dificultada em uma hipótese em que a executante tenha ainda o desestímulo de estar criando as condições necessárias para a entrada de outro concorrente ao seu negócio.

Nesse sentido, nossa emenda visa a permitir que a quitação dos investimentos somente possa ser realizada em sua própria malha concedida.

Por esse motivo, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,

Senador PAULO BAUER



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752  
00082

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data:</b> 01/12/2016	<b>Proposição:</b> Medida Provisória nº 752, de 2016			
<b>Autor:</b> Deputado EDINHO BEZ – PMDB/SC	<b>Nº Prontuário:</b>			
1 <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutiva Global
<b>Página:</b>	<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>

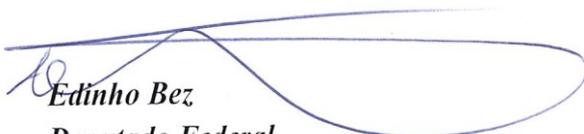
### TEXTO

Suprima-se o art. 20, da Medida Provisória nº 752, de 2016, que alterou a redação do art. 34-A da Lei nº 10.233/2011. Supressão de dispositivo que flexibiliza o direito à exclusividade dos concessionários e subconcessionários.

### JUSTIFICAÇÃO

Da segurança jurídica para a realização dos investimentos que serão pactuados por ocasião da assinatura dos aditivos de prorrogação antecipada. A remuneração dos referidos investimentos está relacionada à possibilidade de explorá-los pelo prazo estabelecido na avença, sem o qual não se faz possível a amortização.

### Assinatura

  
*Edinho Bez*  
Deputado Federal

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao parágrafo 1º, do Art. 6º da Medida Provisória 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

.....

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e oitenta por cento do prazo originalmente estipulado. ”

**JUSTIFICATIVA:**

Seria contrário ao interesse público prorrogar um empreendimento cujo o período para término do contrato seja superior a 80 por cento. Via de regra, há melhores chances de

conseguir condições melhores com um novo processo de licitação, submetido à concorrência, do que a simples prorrogação. A redução do prazo atende melhor ao propósito.

**Sala** das Sessões,

de 2016.

**Senador Paulo Rocha**  
**PT/PA**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao inc. I do Art. 10, da Medida Provisória 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art.  
10.....  
.....

I - pela adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e”

**JUSTIFICATIVA:**

A disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros deve ser garantida sempre, e não quando for conveniente ao concessionário.

**Sala** das Sessões,

de 2016.

**Senador Paulo Rocha**  
**PT/PA**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016**

**EMENDA ADITIVA**

Insira-se no art. 4º da Medida Provisória 752, de 2016 o seguinte inciso IV:

“Art.

4º.....

.....

.....

.....

IV – Investimento – intervenções na infraestrutura existente que garanta a expansão da capacidade e não a mera manutenção da infraestrutura existente.”

**JUSTIFICATIVA:**

Deve ser garantido que na eventual prorrogação de contratos seja garantido como contrapartida a expansão da infraestrutura existente, e

não a mera manutenção. Caso contrário, não será do interesse público tal ato.

**Sala** das Sessões, de 2016.

**Senador Paulo Rocha**

**PT/PA**



SENADO FEDERAL

MPV 752  
00086

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

[ ]

Proposição  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016**

Autor  
**DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA**

nº do prontuário

1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  **Modificativa (x)**    4. Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo Inclusão <b>24</b>	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	------------------------------	-----------	--------	--------

EMENDA Nº.                      - CN

***Pela presente Emenda, propõe-se a modificação do inciso art. 24 e paragrafos, cuja redação passa a ser a seguinte:***

Art. 24. Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário.

§ 1º Os valores apurados com base no caput poderão ser utilizados para novos investimentos, de interesse da administração pública.

§ 2º A compensação de que trata o caput incluem os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.

**JUSTIFICATIVA:**

O texto original do dispositivo possibilitava a compensação de haveres e deveres de natureza não tributária apenas por concessionários e subconcessionários de serviços públicos do setor ferroviário.

Esta discriminação é frontalmente contrária ao princípio da isonomia, inscrito no art. 5º da Constituição Federal e cláusula pétreia da Carta Magna de 1988. Assim, não há justificativa plausível para a concessão de um claro benefício a apenas um setor

econômico – o composto pelos concessionários e subconcessionários de ferrovias – e em detrimento de outro, isto é, o rodoviário.

Afinal, trata-se, em ambos os casos, de serviços públicos regidos pela mesma legislação, regulados e fiscalizados pela mesma Agência Reguladora, razão pela qual não é possível a criação de regimes jurídicos diferenciados para a compensação dos deveres e haveres de que trata o caput.

De resto, é importante, neste contexto, que se franqueie a possibilidade da conversão de tais deveres e haveres em novos investimentos, a serem definidos caso a caso pelos entes públicos e privados envolvidos, sempre em respeito aos princípios constitucionais da Administração Pública, contidos no art. 37 da CF.

Por fim, é medida que promove o interesse público a criação de hipótese excepcional, por intermédio da qual se confira a possibilidade de compensação de multas ou créditos já inscritos em dívida ativa, caso já tenha sido celebrado, em âmbito judicial, acordo entre, de um lado, a União e suas entidades, e, de outro, a concessionária.

Brasília/DF, 30/11/2016

**JOÃO CARLOS BACELAR**  
**PR/BA**



SENADO FEDERAL

MPV 752  
00087

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016**

Autor  
**DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA**

nº do prontuário

1. ( ) Supressiva    2.  Substitutiva    3. ( ) **Modificativa**    4. ( X ) Aditiva    5.  Substitutivo global

<b>Página</b>	<b>Artigo Inclusão</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	------------------------	------------------	---------------	---------------

**EMENDA Nº.                      - CN**

Inclusão de novo artigo no Capítulo IV – Disposições Finais:

“ As multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo contratado em contratos de parceria no setor rodoviário poderão ser convertidas em novos investimentos.

Parágrafo único. Para a conversão prevista no *caput*, deverá ser desenvolvido estudo técnico do qual conste a adequação da inclusão de novos investimentos no contrato de parceria bem como a identificação dos investimentos a serem incluídos.”

**JUSTIFICATIVA:**

A conversão das multas acumuladas pelos concessionários em novos investimentos, em determinados casos, pode se mostrar como sendo a medida mais adequada para o interesse público.

Por um lado, a conversão em novos investimentos estimula o adimplemento pelo concessionário em relação às penalidades aplicadas. O concessionário passa a ter o dever de executar os novos investimentos, de acordo com o cronograma estabelecido, sujeitando-se à fiscalização desempenhada pelo poder concedente.

Por outro lado, novos investimentos repercutem diretamente em maiores benefícios para os usuários. Enquanto que as multas revertem ao erário, sem reflexos diretos para os usuários do trecho a que se refere as multas aplicadas, os novos investimentos revertem diretamente para o trecho de rodovia em que se observou o descumprimento contratual. Ou seja, aqueles mesmos usuários que possivelmente foram prejudicados pelo inadimplemento do concessionário serão beneficiados pelos novos investimentos a serem executados.

Porém, a conversão de multas em novos investimentos não pode ser feita de modo amplo e em qualquer caso. Por isso, propõe-se como requisito para a conversão o desenvolvimento de estudo técnico no qual seja evidenciada a necessidade de inclusão de novos investimentos no contrato de parceria em questão bem como a identificação dos investimentos que serão incluídos.

Com isso, procura-se obter a melhor solução para o atendimento do interesse público, com a inclusão no empreendimento de novos investimentos aptos a atender mais adequadamente os interesses dos usuários.

Brasília/DF, 30/11/2016

**JOÃO CARLOS BACELAR**  
**PR/BA**



SENADO FEDERAL

MPV 752  
00088

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Proposição <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016</b>
---

Autor <b>DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA</b>
--

nº do prontuário
------------------

1. ( ) Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. (x) <b>Modificativa</b>	4. ( ) Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
-------------------	--	----------------------------	----------------	---

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

EMENDA Nº. - CN

Propõe-se que o art. 6º, §1º, passe a ter a seguinte redação:

“§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre **vinte e cinco** e noventa por cento do prazo originalmente estipulado.”

**JUSTIFICATIVA:**

O decurso mínimo de cinquenta por cento do prazo originalmente estipulado pode se mostrar inadequado para delimitar as hipóteses em que será cabível a prorrogação antecipada.

A prorrogação pode se manifestar como sendo adequada inclusive em contratos que se encontrem em estágios anteriores de execução. Não é necessário aguardar-se o decurso de cinquenta por cento do prazo da concessão. O prazo, por si só, não é medida suficiente para aferir a adequação da prorrogação. Tanto assim é que outros dispositivos da MP já consagram outros requisitos para a prorrogação antecipada, tal como a execução de percentual mínimo das obras obrigatórias exigíveis até a apresentação da proposta de prorrogação antecipada.

Com o decurso de um quarto do prazo original do contrato de concessão, já houve tempo suficiente para se aferir se o concessionário tem condições de executar adequadamente o contrato e se a prorrogação é medida adequada para o empreendimento, considerando-se especialmente a necessidade de inclusão de novos investimentos. Aguardar-se até que tenha transcorrido cinquenta por cento do prazo original pode não ser adequado para implementarem-se estas alterações.

Assim, como medida que reflete a melhor aplicação do interesse público à mutabilidade dos contratos de concessão, propõe-se que já a partir do decurso de vinte e cinco por cento do prazo original seja possível propor-se a prorrogação

antecipada da concessão, observando-se os demais requisitos já previstos na MP 752.

Brasília/DF, 30/11/2016

**JOÃO CARLOS BACELAR**  
**PR/BA**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b> 30/11/2016	<b>Medida Provisória nº752/2016</b>
---------------------------	-------------------------------------

<b>Autor</b> <b>JOÃO CARLOS BACELAR PR/BA</b>	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

1. Supressiva    2. Substitutiva    3. X Modificativa    4. Aditiva    5. SubstitutivoGlobal

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

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Modifique-se o § 4º do art. 15:

Art. 15. ....  
.....

§ 4º. Não poderá participar do certame licitatório de que trata o caput o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico – SPE responsável pela execução do serviço.

**JUSTIFICAÇÃO**

A proibição aos acionistas da SPE de participar de novo certame para relicitação consistiria em grave discriminação e violação ao princípio constitucional da igualdade, da livre iniciativa e da livre concorrência.

A lei não pode restringir a participação de agentes econômicos, uma vez que “são ilegais e atentatórias ao interesse público as exigências editalícias que restrinjam a ampla participação de interessados e constituam vantagens absolutamente incompatíveis com o bom-senso, a finalidade da norma e o objeto do serviço [...]” (Acórdão TCU 2477/2009 Plenário).

**PARLAMENTAR**

<b>Brasília, 30/12/2016</b>	<b>JOÃO CARLOS BACELAR</b>  <b>PR/BA</b>
-----------------------------	--

EMENDA Nº

(à MP nº 752, de 2016)

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

(...)

II- a suspensão das obrigações de investimento **e de pagamento das contribuições aos sistema vencidas e** vencidas 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.

**JUSTIFICATIVA**

A inclusão faz-se necessária como forma de suspender as obrigações pecuniárias principais do contrato de concessão, destinando e focando os recursos para manutenção da prestação do serviço público, garantindo eficiência e segurança.

Brasília, 1º de dezembro de 2016.

---

Deputado Federal HERÁCLITO FORTES

PSB/PI

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 752/16**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016**

“Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências”.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado Sérgio Souza

**I - RELATÓRIO**

Nos termos do art. 62 da Constituição da República, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Michel Temer, submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, que “Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências”.

**Do conteúdo.**

A Medida Provisória nº 752 foi editada em 24 de novembro 2016 e é composta de vinte e seis artigos. Descreve-se, a seguir, o conteúdo desses dispositivos.

***Escopo da Medida Provisória (Arts. 1º e 2º)***

Estabelece diretrizes para a prorrogação e a relicitação dos contratos nos empreendimentos especificamente qualificados para este fim no PPI nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do governo federal.

***Compromisso de Melhores Práticas Regulatórias (Art. 3º)***



O Ministério setorial ou as agências reguladoras adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

### **Definições de Prorrogações e Relicitação (Art. 4º)**

<b>Prorrogações e Relicitação</b>	<b>Definição Legal</b>
I - prorrogação contratual	É a prorrogação normal já prevista contratualmente. Isto implica que só gera efeitos após o término do prazo original do contrato. Por exemplo, a possibilidade de novos investimentos só poderá ocorrer após o término do contrato.
II - prorrogação antecipada	É uma nova regra criada por esta lei em que os efeitos serão gerados antes do término do prazo original do contrato. O poder concedente incluirá novos investimentos antes do término do prazo original.
III - relicitação	Procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

### **Regras de Prorrogação**

<b>Questões</b>	<b>Resposta</b>
Quem poderá provocar prorrogação contratual?	Concessionário ou poder concedente (art. 5º § 1º)
Qual a antecedência mínima para o concessionário solicitar prorrogação contratual?	24 meses, salvo disposição contratual em contrário (Art. 5º § 2º)
Quantas vezes pode ser prorrogado o contrato?	Os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato. (art. 5º § 3º)
Quando poderá se requerer a prorrogação antecipada?	Nos contratos cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre 50% e 90% do prazo originalmente estipulado. (Art. 6º § 1º)
Quais as condições de execução de investimentos para se	Execução de, no mínimo, 80% das obras obrigatórias exigíveis, desconsideradas

Questões	Resposta
requerer a prorrogação antecipada no caso das concessões rodoviárias?	hipóteses de inadimplemento no qual o contratado não tenha dado causa. (Art. 6º § 2º I)
Quais as condições de execução de investimentos para se requerer a prorrogação antecipada no caso das concessões ferroviárias?	Cumprimento das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 anos dentro do intervalo de 5 anos ou Cumprimento das metas de segurança nos últimos cinco anos.

#### ***Termo aditivo das prorrogações dos contratos de parceria (Art. 7º)***

O termo aditivo das prorrogações conterá cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporará mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

#### ***Necessidade de Estudo Técnico que justifique a vantagem das prorrogações em relação à relicitação (Art. 8º)***

O órgão competente apresentará estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

Deverão constar deste estudo técnico: I - o programa dos novos investimentos; 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 - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações e VIII - avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

#### ***Soluções para o Setor Ferroviário (art. 9º)***

O órgão competente poderá buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor, podendo propor soluções para todo o sistema ou implementar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, com vinculação ou desvinculação de trechos ferroviários, admitida a previsão, nos contratos de parceria prorrogados, de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

**Diretrizes para a Prorrogação dos Contratos no Setor Ferroviário (Art. 10)**

As prorrogações no setor ferroviário serão orientadas:

- I - pela adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento; e
- II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos.

A cada ano de prorrogação deverão ser fixados os níveis de capacidade de transporte, cabendo ao órgão ou entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

Os planos de investimentos poderão ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato com a devida anuência do órgão competente, podendo haver intervenções obrigatórias pelo contratado.

Com as prorrogações dos contratos de parceria, extinguem-se os contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original. As obrigações pagas e a pagar serão consideradas na equação econômico-financeira das prorrogações, e os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento serão transferidos ao contratado, integrando o contrato de parceria.

**Reversibilidade (§ 7º, Art. 10)**

Define-se que haverá reversibilidade dos bens necessários à execução do contrato à União, considerando-se amortizados todos os investimentos realizados. Neste caso, ainda que não amortizados na prática, não cabem indenizações quando da reversibilidade.

**Consulta Pública (art. 11)**

As prorrogações contratual e antecipada serão submetidas à consulta pública pelo órgão competente.

**Tribunal de Contas da União (art. 12)**

O termo aditivo de prorrogação contratual deverá ser encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

**Objeto da Relicitação (art. 13)**

Contratos no setor 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.

A relicitação ocorrerá por meio de acordo entre as partes, cabendo ao órgão competente 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.

Com a relicitação ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado (§ 3º art. 14). Também não se aplicam os regimes de recuperação judicial e extrajudicial (§ 4º art. 14).

#### ***Elementos a serem Apresentados pelo Contratado para Relicitação (Art. 14)***

Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relicitação ficará condicionada à apresentação, pelo contratado, 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 e das informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato.

#### ***Suspensão das Obrigações de Investimento e Garantia de Condições Mínimas do Serviço na Relicitação (Art. 15 II)***

Haverá suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo.

As condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria devem estar, no entanto, garantidas.

#### ***Arbitragem (Art. 15 III e art. 25)***

Em questões que envolvam o cálculo das indenizações pelo órgão competente, será firmado compromisso arbitral entre as partes que preveja a submissão à arbitragem, ou a outro mecanismo privado de resolução de conflitos admitido na legislação aplicável (art. 15 III).

Em realidade, todas as controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias. Estes direitos patrimoniais disponíveis compreendem I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Medida Provisória (§ 5º art. 25).

***Pagamento das Indenizações na Relicitação (Art. 15 § 1º I e II e § 2º art. 16)***

As indenizações por Investimentos em ativos reversíveis não amortizados poderão ser pagas pelo novo contratado, abatidas as multas e outros valores de natureza não tributária devidos ao órgão competentes, incluindo valor da outorga. Este pagamento pode ser feito diretamente aos financiadores do contratado original.

A metodologia para calcular as indenizações será disciplinada em ato normativo do órgão competente.

***Restrições de Participação no Novo Certame (Art. 15 § 4º)***

Não poderão participar do certame licitatório o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico - SPE responsável pela execução do contrato de parceria e os acionistas da SPE com, no mínimo, vinte por cento do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de relicitação.

Tais vedações também alcançam a participação das entidades mencionadas I - em consórcios constituídos para participar da relicitação; II - no capital social de empresa participante da relicitação; e III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

***Estudo Técnico da Relicitação (art. 16)***

Os estudos necessários à relicitação pelo órgão competente incluirão, dentre outros: 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; VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; e VII - o levantamento de indenizações por bens reversíveis não amortizados.

Os financiadores do contratado poderão ser consultados sobre os estudos técnicos (§ 3º).

***Dívidas do Contratado Anterior (§ 4º Art. 16)***

A futura SPE poderá assumir as dívidas do contratado anterior quando isso for vantajoso para o Poder Público e viável para os financiadores.

***Consulta Pública para os Estudos para Relicitação e encaminhamento ao TCU (Arts. 17 e 18)***

O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos à consulta pública, devendo depois ser encaminhados ao TCU.

**Hipótese de Não Acudirem Interessados na Relicitação (art. 19)**

Na hipótese de não acudirem interessados para o processo licitatório da relicitação, o contratado deverá dar continuidade à prestação do serviço público até a realização de nova sessão para recebimento de propostas.

Persistindo este desinteresse ou não concluído o processo de relicitação em 24 meses, o órgão competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes.

**Pagamento de Indenização Diretamente à Infraero (art. 21)**

Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

**Manutenção de Procedimentos de Reequilíbrio Econômico e Financeiro e Inclusão de Investimentos Não Previstos para Contratos Não Alcançados pela Medida Provisória (Art. 22)**

É esclarecido que esta Medida Provisória não obsta nem altera a condução, pelo órgão competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, extensão de prazo contratual (§ 2º art. 22) e inclusão de investimentos não previstos (§ 1º art. 22) instaurados em contratos não alcançados por esta nova legislação.

**Casos em que já há estudo ou licitação em andamento (art. 23)**

Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assumira o objeto do contrato, o órgão competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

**Compensação de Haveres e Deveres com Concessionários em ferrovias (art. 24)**

A União e os entes da administração pública federal indireta ficam autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e

subconcessionários dos serviços públicos de transporte ferroviário, oriundos inclusive de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos.

Os valores apurados poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

Excluem-se da compensação os valores relativos a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.

### **Da Justificação**

De acordo com a Exposição de Motivos (EM), os objetivos essenciais da MP são possibilitar novos e imediatos investimentos no setor de infraestrutura de transportes (rodovias, ferrovias e aeroportos) e sanear contratos de concessão vigentes cuja continuidade da execução soa inviável.

Para tanto, dois institutos são propostos: (i) a prorrogação das parcerias (inclusive na forma antecipada), mediante a assunção, pelo concessionário, do compromisso de realizar investimentos não previstos no ajuste original, incorporando-se ao contrato, ao mesmo tempo, novas cláusulas de desempenho e metas objetivas; (ii) a relicitação dos contratos de parcerias que não estejam sendo devidamente cumpridos ou cujos contratados demonstrem ausência de capacidade de os cumprir.

Julga o governo, segundo a EM, que os novos investimentos devidos à utilização desses institutos poderão reaquecer rapidamente o setor de infraestrutura logística. Afirma-se ainda, no que respeita às prorrogações, que o fato de as concessões já terem experimentado um primeiro ciclo de desenvolvimento facilitará a análise necessária para a liberação de novos financiamentos, os quais, muito provavelmente, redundarão em um custo de capital inferior ao das concessões vigentes.

Na EM, explica-se que o instrumento legal que se propõe é necessário, entre outras razões, para garantir segurança jurídica em operações de prorrogação contratual, que embora possam estar previstas em contratos já firmados, não são tidas por alguns órgãos públicos como alternativa razoável à realização de novas licitações.

No curso da EM (itens 6,7,8 e 9), são descritos certos comandos presentes em dispositivos da MP, relacionados às prorrogações. Em sequência, explica-se que a decisão de submeter os termos das prorrogações a consulta pública e ao TCU visa a aumentar a governança e a transparência do processo.

No que tange à relicitação, argumenta-se na EM que ela pode evitar o processo de caducidade, que se considera moroso, sujeito a longas disputas judiciais, e danoso aos usuários, penalizados pela má prestação do serviço no período. Chame-se a atenção para a possibilidade

de o novo concessionário assumir compromissos financeiros do Poder Concedente junto ao antigo concessionário, assim como de assumir dívidas deste último, se tal se mostrar viável.

A EM cuida, em seguida, da proposta de introdução da arbitragem, forma de solução de controvérsias que, de acordo com o governo, é mais célere do que o recurso às instâncias judiciais. Passa a discorrer, então, acerca dos dispositivos que tratam da amortização de investimentos.

Por fim, é esclarecido na EM que a possibilidade de os termos de concessão aeroportuária preverem o pagamento de indenização à Infraero, diretamente pelo privado, decorre da necessidade de manter o equilíbrio financeiro da empresa pública, comprometido em virtude da perda de receitas antes advindas de aeroportos outorgados.

### Das emendas

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, noventa emendas à Medida Provisória nº 752, de 2016, cujo resumo se encontra no quadro a seguir.

Nº	Autor	Descrição
1	Senador JOSÉ PIMENTEL	Institui a Análise de Impacto Regulatório – AIR como requisito para a legitimação dos atos normativos de maior impacto regulatório, não somente em agências reguladoras, mas em todos os setores com capacidades regulatórias. Segundo a emenda, 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.
2	Senador JOSÉ PIMENTEL	Vincula a prorrogação de contratos à demonstração de interesse público e a prazo máximo de cinco anos.
3	Deputado DIEGO ANDRADE	Reduz, de R\$1.800,00 para R\$ 250,00, a taxa de fiscalização paga à ANTT por empresa de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, por ano e por ônibus registrado.
4	Senador JOSÉ PIMENTEL	Determina que o poder de outorga se dê em consonância com o Plano de Outorgas, as políticas do setor e as diretrizes para os processos licitatórios aprovadas pelo respectivo Conselho de políticas setorial, pelo Poder Executivo ou pelo Congresso Nacional, conforme o caso.
5	Senador JOSÉ PIMENTEL	Determina que ao mérito da causa submetida à arbitragem se apliquem exclusivamente as normas do ordenamento jurídico brasileiro e os regulamentos específicos do setor, excluída a equidade.

Nº	Autor	Descrição
6	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Reduz, de 24 para 12 meses, o prazo de prorrogação de contrato vencido, caso o novo processo licitatório não esteja finalizado no tempo previsto.
7	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Veda contratados que não tenham cumprido adequadamente o contrato, dando causa a relicitação, de concorrer, por cinco anos, em novas licitações de objeto similar.
8	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que os estudos utilizados para justificar a relicitação contenham linguagem clara e acessível.
9	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que o edital e o contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária, antes administrada pela Infraero, sejam amplamente divulgados, inclusive por meio da imprensa oficial e da internet.
10	Deputado TENENTE LÚCIO	Determina que o Poder Executivo defina diretrizes para a aplicação do conceito de fluxo de caixa marginal, para fins de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos com prorrogação antecipada e relicitados.
11	Deputado MILTON MONTI	Autoriza a Administração Pública Federal a realizar investimentos, obras e intervenções em locais que estão sob concessão, cabendo às agências realizar a equalização e adequação do contrato de concessão e das respectivas tarifas.
12	Deputado JOÃO DERLY	Modifica o Bolsa-Atleta, programa de patrocínio individual desportivo que financia a preparação de atletas brasileiros de alto rendimento, com destinação prioritária a modalidades olímpicas e paralímpicas.
13	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Altera a Lei 6.404 de 15 de dezembro de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações, para tratar da responsabilização dos que fazem avaliação de empresas ou de ativos patrimoniais.
14	Deputado FÁBIO GARCIA	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivo que permite, na licitação de uma concessão que será extinta, o pagamento direto, pelo novo titular ao antigo concessionário, do valor correspondente aos investimentos a bens reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados.
15	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Prevê que, antes de relicitações, solicitações de ajuste de equilíbrio econômico-financeiro sejam analisadas e decididas.
16	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que o TCU se imponha prazo para manifestação acerca de termo aditivo de prorrogação contratual.

262

Nº	Autor	Descrição
17	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a relicitação, suspendem-se todos os processos administrativos e judiciais em curso contra o empreendedor.
18	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a relicitação, suspendem-se todas as obrigações de investimento vincendas.
19	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de relicitação, exclui a restrição a que acionistas da SPE que deixa a concessão participem do novo certame.
20	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de relicitação, determina que o cálculo do valor da indenização eventualmente devida ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados, considerará os valores atualizados dos ativos intangíveis ou financeiros da concessionária, gerados pelos serviços de construção, recuperação, reforma, melhoramento da infraestrutura, de acordo com os seus balanços e demonstrações financeiras, devidamente auditadas.
21	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Dispõe que as medidas da MP não alcançam os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, ocorrido em consequência da inclusão de investimentos não previstos no contrato original.
22	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que as agências emitam, em até 120 dias, decisão administrativa definitiva acerca de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros apresentados ou a serem apresentados pelos concessionários. Estipula que nesse período sejam sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou dar seguimento a processos de caducidade, os processos administrativos sancionatórios e os processos para compensação pelo descumprimento de obrigações que exijam investimentos para o seu cumprimento
23	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Permite que controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria sejam submetidas a arbitragem, independentemente de decisão administrativa da autoridade competente.
24	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Permite que se autorize a exploração de projetos associados ou empreendimentos acessórios por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria, quando tal se demonstrar necessário à viabilidade econômica do objeto dos contratos acessórios.

Nº	Autor	Descrição
25	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Autoriza alterações contratuais nas concessões vigentes, com ênfase no setor aeroportuário, de sorte a viabilizar a realização de investimentos não previstos inicialmente nos contratos, estando assegurado o equilíbrio da equação econômico-financeira para as partes.
26	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Obriga a ANAC a reprogramar os valores das contribuições fixas ao sistema dos contratos de concessões aeroportuárias, para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais objeto dos Editais de Leilão n. 01/2011, 02/2011 e 01/2013, sem permitir a redução do valor global da referida contribuição.
27	Senador CIDINHO SANTOS	Inclui as concessões do setor elétrico no âmbito da MP, prevendo que o prazo de prorrogação não seja inferior a trinta anos.
28	Deputado HUGO LEAL	Determina que é condicionante para as prorrogações a concessão não ter sido alvo de decisão do TCU no sentido de paralisá-la ou de reter valores ali arrecadados. Nos setores rodoviário e ferroviário, estipula que são condicionantes, ainda, a prestação de serviço adequado, conforme previsto na Lei nº 8.987/95.
29	Deputado HUGO LEAL	Suprime o § 2º do art. 22 da MP, para impedir que prorrogações de contratos em vigor possam ser feitas sem atender aos requisitos impostos na MP, como a necessidade de apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento, de acordo com os critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.
30	Deputado HUGO LEAL	Especifica que o estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento deve se pautar pelos critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.
31	Deputado HUGO LEAL	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivos que obrigam o concessionário de rodovia a colaborar com as autoridades competentes na função pública de patrulhamento ostensivo das rodovias.
32	Deputado DOMINGOS SÁVIO	Determina que nas prorrogações ou relitações de obras ferroviárias sejam garantidos investimentos para eliminar pontos de cruzamento em centros urbanos, de forma a melhorar a segurança operacional e aumentar a eficiência nos corredores de transporte.

264

Nº	Autor	Descrição
33	Deputado NILSON LEITÃO	Estatui que os concessionários de serviços ferroviários poderão transferir a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente.
34	Deputado NILSON LEITÃO	Determina que os contratos de parceria do setor ferroviário definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga.
35	Deputado NILSON LEITÃO	Esclarece as formas possíveis de financiamento aos investimentos a serem pactuados entre o poder concedente e os concessionários por ocasião dos aditivos de antecipação da prorrogação do prazo contratual das concessões ferroviárias.
36	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos sejam necessariamente transferidos ao contratado e integrem o contrato de parceria. Dispõe, ainda, que os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, sejam revertidos à União, respeitando-se, todavia, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
37	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza a extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original no caso de concessionárias ferroviárias que não tenham encaminhado pedido de prorrogação contratual ou antecipada.
38	Deputado JÚLIO LOPES	Altera a Lei de Licitações, para prever a possibilidade de utilização do Seguro-Garantia, especialmente em contratos cujo valor ultrapasse R\$ 7.500.000,00.
39	Deputado JÚLIO LOPES	Determina a utilização do Seguro-Garantia em investimentos previstos nas relições, correspondente a, no mínimo, 30% do valor total a ser investido.
40	Deputado JÚLIO LOPES	Prevê que a consulta pública relativa a uma prorrogação de contrato deverá garantir o sigilo de dados e informações na forma da legislação aplicável ou na hipótese em que a divulgação deles possa implicar prejuízo à ordem econômica, à livre concorrência ou em outras hipóteses justificadamente consideradas pelo órgão ou entidade competente.

Nº	Autor	Descrição
41	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que, para haver prorrogação antecipada de concessão ferroviária, o concessionário tem de ter cumprido metas de produção ou de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, ambas as metas deveriam ter sido alcançadas.
42	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza as concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de carga a realizarem o desfazimento dos bens móveis ferroviários inservíveis de propriedade do DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia que lhes foi concedida.
43	Deputado JÚLIO LOPES	Suprime o art. 20 da MP, que altera o art. 34-A da Lei 10.233/01, a fim de não mais prever a possibilidade de exploração de infraestrutura ferroviária sem a prestação de serviço de transporte ferroviário.
44	Deputado JÚLIO LOPES	Permite que os investimentos decorrentes de projetos que se encontrarem em execução à época da manifestação da parte interessada também possam ter bens e direitos a eles vinculados considerados na equação econômico-financeira da prorrogação contratual.
45	Deputado JÚLIO LOPES	Limita a garantia de acesso à infraestrutura ferroviária à existência de capacidade ociosa.
46	Deputado JÚLIO LOPES	Inclui os valores de multas inscritas em dívida ativa na compensação de haveres e deveres previstas na MP
47	Deputado JÚLIO LOPES	Estabelece como um dos critérios para a prorrogação antecipada de contrato de concessão ferroviária o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato por quatro anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, considera-se todos os cinco anos.
48	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso das relições, prevê que sejam preservados os contratos privados em vigor, firmados entre o atual contratado e as sociedades empresárias que utilizam áreas comerciais e de prestação de serviços nos espaços sob titularidade do concessionário.
49	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso de relições, prevê que o contratado apresente, também, todos os contratos em vigor de cessão de uso de área para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob sua titularidade.

Nº	Autor	Descrição
50	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relitações realizadas em face do Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim – no Rio de Janeiro/RJ, será incluído como obrigação contratual a edificação e/ou reforma dos espaços destinados ao suporte logístico para táxis especiais e a implantação de cobertura no pátio de estacionamento.
51	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relitações realizadas em face das unidades aeroportuárias concedidas, deverá ser nomeada a Autoridade Aeroportuária para cada aeroporto, à qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares.
52	Deputado OTÁVIO LEITE	Coloca, como condição para relitação, a apresentação de plano diretor para utilização comercial e/ou industrial das áreas disponíveis inseridas no sítio aeroportuário, para fins de desenvolvimento de atividades econômicas, ficando as mesmas desde já afetadas para estas finalidades.
53	Senador IVO CASSOL	Acrescenta o setor elétrico no alcance da MP. Inclui novo dispositivo para tratar das diretrizes para as prorrogações de outorgas do setor elétrico.
54	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê no conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato "em quatro anos dentro do intervalo dos últimos cinco anos", contados da data da proposta de antecipação da prorrogação.

267

Nº	Autor	Descrição
55	Deputado SÉRGIO SOUZA	Promove alterações no art. 10 da MP, que trata das diretrizes para as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. No § 5º, retira, quanto à transferência ao contratado dos bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos, a necessidade de observância do § 7º, que trata da reversão de bens à União ao fim da vigência dos contratos prorrogados. Altera a redação do § 7º para prever que o concessionário terá liberdade de gestão sobre os bens imóveis sob sua responsabilidade com vistas a manter sua adequada conservação ou desativá-los caso não tenham mais serventia à operação ferroviária. No § 8º, prevê que ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, observado o disposto no art. 36 da Lei nº 8.987/1995. Por fim, inclui um § 9º com a redação original do § 8º da MP.
56	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê que a adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário, será não só quando couber, mas quando houver capacidade ociosa.
57	Deputado SÉRGIO SOUZA	Retira do conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário "o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato nos últimos cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação".
58	Deputada TEREZA CRISTINA	Prevê que a compensação que a União e os entes da Administração Federal Indireta podem fazer de haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários abrange multas e valores decorrentes de procedimentos em tramitação perante o poder concedente. Ademais, inclui, na referida compensação, os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União, desde que haja acordo entre as partes no processo judicial em curso.

Nº	Autor	Descrição
59	Deputada TEREZA CRISTINA	No caput do art. 22 da MP, acrescenta a previsão de que os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro futuros em contratos não alcançados por esta MP continuarão sendo conduzidos pelo órgão/entidade competente. No § 2º, acrescenta que cabe ao órgão/entidade competente, quando for o caso, realizar os reequilíbrios pelo período necessário para compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste.
60	Deputada TEREZA CRISTINA	Dispõe que o termo aditivo referente às prorrogações poderá prever o levantamento e o tratamento dos passivos existentes no contrato de concessão a ser prorrogado, estabelecendo prazo final para sua correção, cujo cumprimento pela concessionária encerrará os questionamentos administrativos e judiciais em relação a tais passivos.
61	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Alteração do caput do art. 12 da MP para constar que a "minuta" do termo aditivo deverá ser encaminhada "previamente para apreciação" do TCU.
62	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos. Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.
63	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Determina um percentual mínimo (20%) de capacidade de transporte para terceiros a ser disponibilizada nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário.

Nº	Autor	Descrição
64	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Promove alterações no art. 6º da MP, que trata da prorrogação antecipada. No § 1º, diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada. No § 2º, II, acrescenta alínea para incluir no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original. Inclui novo parágrafo no art. 6º da MP, para prever que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.
65	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos.
66	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.
67	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.
68	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Inclui no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original.
69	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.

Nº	Autor	Descrição
70	Deputada JOZI ARAÚJO	Altera o art. 176 da Lei nº 6.404/76, para prever que "a empresa constituída na forma de sociedade anônima de natureza pública ou privada fica obrigada a proceder anualmente o inventario patrimonial com sua devida avaliação e depreciação" e que "a empresa que fizer a auditoria financeira e contábil fica impedida de realizar o inventario patrimonial e sua avaliação, mesmo que de maneira consorciada".
71	Deputado WEVERTON ROCHA	Altera o art. 16 da Lei nº 12.587/2012, para prever que, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.
72	Deputado AFONSO FLORENCE	Prevê que os investimentos incluídos com a prorrogação antecipada serão estritamente vinculados ao objeto da parceria.
73	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que as prorrogações e relicações da MP também se aplicam às demais concessões de transporte vigentes.
74	Deputado AFONSO FLORENCE	Retira a menção à observância do cronograma de investimentos no tocante às diretrizes ambientais que devem constar dos estudos técnicos, quando exigíveis.
75	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera a definição de "relicação", para acrescentar que ela ocorrerá quando esgotadas todas as possibilidades de acordo para cumprimento das responsabilidades assumidas pelo concessionário no contrato de concessão.
76	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que a MP estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relicação dos contratos de parceria atualmente em vigor.
77	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera o § 1º do art. 25 da Lei nº 8.987/95, para prever que a concessionária possa contratar com terceiros apenas o desenvolvimento de atividades acessórias ao serviço concedido.

270

Nº	Autor	Descrição
78	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Inclui novo parágrafo ao art. 25 da MP, para dispor que caberá à AGU, em conjunto com o órgão/entidade competente, o acompanhamento do procedimento arbitral ou do procedimento alternativo de solução de controvérsias, bem como a autorização de acordos e transações envolvendo os direitos patrimoniais disponíveis.
79	Deputado AFONSO FLORENCE	Determina medidas de transparência dos atos relativos às prorrogações e relicações.
80	Senador RICARDO FERRAÇO	<p>Inclui o seguinte parágrafo ao art. 9º da MP: "Quando o órgão ou a entidade competente considere de interesse público e com o objetivo de assegurar a utilidade estrutural do sistema ferroviário do país, os prestadores de serviço de transporte ferroviário que tiverem mais de uma concessão em vigor não poderão requerer a prorrogação do prazo contratual se as obrigações assumidas neste contrato de concessão ou em outro contrato não estiverem cumpridas regularmente, salvo se a inadimplência seja tratada na renovação do prazo contratual ou a concessão do trecho seja obrigatoriamente submetida ao processo de relicação."</p> <p>Altera a redação do inciso II do art. 15, para prever que, no termo aditivo da relicação, conste a indenização pelo contratado em favor do órgão/entidade competente pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento de obrigações vencidas no trecho requerido para a relicação.</p>
81	Senador PAULO BAUER	<p>Dispõe que a possibilidade de o órgão/entidade competente buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor fica condicionada à restrição do investimento ao âmbito da malha sob responsabilidade do próprio concessionário.</p> <p>Prevê que os valores da compensação sejam utilizados para o investimento, diretamente pelos concessionários, em malha objeto de sua outorga.</p>
82	Deputado EDINHO BEZ	Suprime do art. 20 da MP, que determina que a exclusividade quanto ao objeto das concessões outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ dê-se nos termos do edital e do contrato.
83	Senador PAULO ROCHA	Diminui para 80% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.
84	Senador PAULO ROCHA	Retira a expressão "quando couber" do inciso I do art. 10 da MP, de modo a sempre garantir a disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros.

Nº	Autor	Descrição
85	Senador PAULO ROCHA	Inclui novo inciso ao art. 4º da MP, para prever o conceito de "Investimento".
86	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui, no caput do art. 24 da MP, a possibilidade de compensação com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte rodoviário. Quanto ao setor ferroviário, retira do caput a expressa menção a haveres e deveres oriundos de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos. Quanto ao § 1º, passa a permitir a utilização dos valores do caput para novos investimentos em geral que sejam de interesse da administração pública. Quanto ao § 2º, passa a incluir na compensação do caput valores relacionados a multas e outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.
87	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui dispositivo nas "Disposições Finais" para prever que as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo contratado em contratos de parceria no setor rodoviário poderão ser convertidas em novos investimentos, sendo necessário, para tanto, a realização de um estudo técnico.
88	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Diminui para 25% a faixa inicial de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.
89	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Suprime o inciso II do § 4º do art. 15 da MP. Assim, os acionistas da Sociedade de Propósito Específico (SPE) titulares de, no mínimo, 20% do capital votante não ficam proibidos de participar da relicitação.
90	Deputado HERÁCLITO FORTES	Prevê que conste, no termo aditivo da relicitação, a suspensão das obrigações de pagamento das contribuições ao sistema vencidas e vincendas.

272

## 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.

Há um grande consenso que a retomada do crescimento econômico no Brasil passa obrigatoriamente pela recuperação dos investimentos em infraestrutura. Estache (2012)<sup>1</sup> em um estudo do Banco Mundial estima que os países da América Latina necessitam de uma proporção do investimento em infraestrutura como proporção do PIB entre 4 e 6% para sustentação do crescimento econômico.

No entanto, como mostra Frischtak (2012)<sup>2</sup> e Inter B Consultoria (2016)<sup>3</sup>, a proporção do investimento em infraestrutura em relação ao PIB no Brasil tem ficado muito abaixo disso, tendo alcançado uma média de 2,14% entre 2001 e 2011, mantido-se no intervalo entre 2,21% e 2,3%, de 2012 a 2014 e caído para 2,10% já como reflexo da crise econômica vivida pelo país. A estimativa da Inter B. é de que este processo de queda do investimento se aprofundou bastante em 2016, devendo chegar a algo em torno de 1,71% do PIB.

A trajetória dos investimentos em infraestrutura de transporte, setor afetado pela Medida Provisória 752, de 2016, não apresenta também nenhum desempenho brilhante. Conforme a Inter B., o investimento médio em transporte entre 2001 e 2011 foi de 0,65%, apresentando incremento entre 2012 e 2014 para o intervalo entre 0,83% e 0,92%, mas caindo em 2015 para 0,8%. Os investimentos em transportes, apesar de permanecerem dominante comparativamente a outros segmentos de infraestrutura como energia elétrica, telecomunicações e água e saneamento, foram os que tiveram a maior retração em 2015 comparado a 2014 (-9,2%). Apresentamos a seguir uma síntese dos investimentos nos três setores de transportes afetados pela Medida Provisória.

<sup>1</sup> Estache, A. Infrastructure Policy for Shared Growth Post-2008. In Canuto, O. e Leipziger, D. (eds.) Ascent After Decline: Regrowing global Economies After the Global Recession, World Bank, 2012.

<sup>2</sup> Frischtak, C. : "Infraestrutura e Desenvolvimento no Brasil". Cap 11 de "Desenvolvimento Econômico: Uma Perspectiva Brasileira. Orgs: Veloso, F. Ferreira, P. C., Giambiagi, F. E Pessoa, S. Campus. Elsevier, 2013

<sup>3</sup> . E Inter: B Consultoria Internacional de Negócios. Carta de Infraestrutura, Os investimentos em infraestrutura em 2015 e primeiras estimativas para 2016. Ano 3 nº 2.

**Tabela I - Investimento em R\$ Bilhões e % do PIB: Rodovias, Ferrovias, Aeroportos e Total Transportes**

Modal	Média 2007/13	2014	2015	Varição 2015/2014
Rodovia	18,2	26,2	18	-31,3%
% do PIB	0,46%	0,46%	0,3%	
Ferrovia	5,2	7,2	7,4	2,8%
% do PIB	0,13%	0,13%	0,13%	
Aeroporto	1,7	5,4	3,4	-37%
% do PIB	0,04	0,1	0,06	
Total Transportes	33,6	52,2	47,4	-9,2%
% do PIB	0,84%	0,92%	0,8%	

Fonte: Inter B Consultoria

Note-se que a maior variação negativa entre 2014 e 2015 foi no setor aeroviário, o que foi um misto da baixa capacidade de investimento da Infraero com o impacto da crise econômica sobre os concessionários após o grande esforço de 2014 relacionado à Copa do Mundo.

No caso das rodovias, a expressiva queda dos investimentos de 31,3% entre 2014 e 2015 foi afetada especialmente pelo comportamento do setor público, que neste último ano investiu 42% abaixo do ano anterior.

A Inter B. acreditava ao final de 2016 que os investimentos em infraestrutura atingiram o pior momento em 2016 com queda de 14,6% em relação a 2015, o que corresponde a menos 21% em valores reais. A tabela a seguir resume as projeções para 2016 dos setores afetados pela Medida Provisória 752, de 2016, conforme a Inter B.

**Tabela II Projeções para 2016 por Setor de Infraestrutura em R\$ Bilhões**

Modal	2015	% do PIB	2016	% do PIB	Varição 2016/2015
Rodovia	18	0,3%	15,1	0,24%	-16,1%
Ferrovia	7,4	0,13%	6,7	0,11%	-9,5%
Aeroportos	3,4	0,06	2,2	0,03	-35,3%
Total Transportes	123,7	2,1	105,6	1,71	-14,6%

Fonte: Inter B.

As quedas em 2016 ficam entre 9,5% para ferrovias e 35,3% para aeroportos, um expressivo decréscimo em relação às expectativas dos vários planos de investimentos que vinham sendo implementados pelo governo anterior.

A Medida Provisória 752/2016, com seu foco em revigorar de uma forma mais pragmática a relação com os parceiros privados, constitui um passo fundamental na evolução da postura do governo brasileiro quanto aos investimentos em infraestrutura.

Daí vale um pouco de história. O Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, foi uma tentativa inicial de o governo impulsionar os investimentos em infraestrutura, tendo por premissa que caberia ao Estado liderar esse processo por meio de uma rápida ampliação dos investimentos públicos. De fato, os investimentos federais dão um salto de 0,19% do PIB entre 2007 e 2010, porém voltam a se contrair em termos relativos nos anos seguintes. Já a participação das empresas privadas apresenta crescimento apoiado pela considerável ampliação do financiamento disponibilizado pelo BNDES (e, em menor escala, por outros bancos públicos). Em 2011, o novo governo faz uma inflexão relevante e, por motivos pragmáticos, lança o PAC 2, agora colocando a empresa privada no centro da execução dos investimentos, o que pode ser mais claramente observado no caso de transportes

Em 2012, o governo federal lança o primeiro Programa Integrado de Logística (o PIL), o qual, conforme a Inter B, “representou um esforço de impulsionar os gastos em infraestrutura de transportes no país em novas bases”. No entanto, conforme a mesma Inter B, acabou que “o primeiro PIL foi caracterizado pela soberba, a certeza de que o governo sabia o que estava fazendo e o setor privado que se adaptasse”. Isto se traduzia na tentativa de controle de taxas de retorno relativamente baixas, com severos prejuízos à estrutura de incentivos dos concessionários.

Em 2015, o fracasso da estratégia do governo em relação à infraestrutura estava mais do que evidente, levando o governo a reforçar o protagonismo do setor privado. Assim, o PIL 2 deste ano seria, conforme a Inter B, uma versão levemente mais robusta do que o PIL 1, com o governo finalmente abrindo mão da ideia de que os governos deveriam ditar as regras e regular taxas de retorno, esperando a adaptação imediata do setor privado. O governo, no entanto, ainda continuou errando muito, como ao usar as agências reguladoras para barganha política e ao não adotar uma visão integrada de logística, que articulasse os modais e garantisse maiores ganhos de eficiência.

A Lei 13.334, de 13 de setembro de 2016, por sua vez, finalmente consolida este processo evolutivo de conduzir a atuação pública de forma mais pragmática, sem a presunção de querer controlar as taxas de retorno dos concessionários, o que confere uma sinalização completamente nova para o investimento em infraestrutura.

A Medida Provisória 752/2016, por sua vez, seria a primeira tentativa de traduzir esta nova fase pragmática da política de investimentos em infraestrutura do governo em medidas mais concretas que permitem uma reestruturação relativamente rápida e bastante

significativa das concessões atuais, que têm padecido de problemas de desenho do contrato regulatório, efeitos da crise econômica e falta de incentivos para investir.

Mais do que isto, a Medida Provisória parte de uma premissa fundamental: não haverá validação de comportamentos oportunistas de licitantes que deram lances muito agressivos, contando com renegociação posterior. Relatório Recente do CARR (2017)<sup>4</sup> aponta a relevância deste problema para as licitações das primeiras concessões de aeroportos: *"As concessões de aeroportos foram dadas aos licitantes que ofereceram ao governo o maior valor de outorga, sendo que eles (os licitantes) deram lances em média de 6,7 vezes o menor valor esperado. Isto foi visto como uma medida de sucesso. Entretanto, também pode ser visto como licitantes fazendo lances deliberadamente elevados com o intuito de renegociar depois, o que, como já afirmado anteriormente, impacta negativamente natureza competitiva do processo"*.

A relevância desse novo posicionamento é enorme, pois sinaliza para o investidor, especialmente o estrangeiro, que o Brasil está comprometido com o cumprimento de regras e disposto a garantir o ambiente de confiança negocial indispensável para o sucesso da economia de mercado.

Os dois instrumentos fundamentais trazidos pela Medida Provisória 752/2016 são a prorrogação antecipada de alguns contratos e a possibilidade de devolução das concessões para uma nova relicitação.

Conforme assinalado pelo governo federal nas audiências públicas, as prorrogações antecipadas são basicamente focadas nos contratos de ferrovia firmados na década de noventa. Tais contratos são, em geral, menos sofisticados do que os contratos de concessão firmados ultimamente. Em particular, para as ferrovias, não se previa na década de noventa um programa de investimentos combinado com o regulador, como os Programas de Exploração Rodoviária (PER) e de Exploração Aeroportuária (PEA), o que contribuiu para a relativa estagnação dos investimentos neste segmento.

A prorrogação antecipada teria, na verdade, dois impactos complementares sobre o investimento. Primeiro, em troca da antecipação da prorrogação, o concessionário se comprometeria com um programa de investimentos, no caso das ferrovias, inexistente à época da assinatura do contrato. Segundo, assegurando a manutenção dos direitos de propriedade sobre os ativos por mais tempo, o concessionário ganha a certeza de que irá poder se beneficiar ele próprio dos lucros esperados com tal investimento. A incerteza quanto à compensação ao final da concessão sempre gera uma tendência a que os concessionários reduzam sua atividade de investimento quanto mais próximo do final da concessão, quando os ativos poderão ser revertidos à União no caso de não prorrogação. Ora, dada a situação macroeconômica atual e as carências logísticas, a ocorrência desse fenômeno da contenção do investimento no período final das

<sup>4</sup> Centre for Analysis of Risk and Regulation: Regulation of Logistics Infrastructure in Brazil. Orgs: Lodge, M.; van Stolk, C.; Machado, J.; Hafner, M.; Schweppenstedde, D. e Stepanek, M. Mimeo. 2017.

concessões ferroviárias seria desastrosa para o País. Apenas a medida provisória em análise pode impedir que essa tendência natural se materialize.

Para que se tenha uma ideia mais palpável da importância e urgência dessa medida provisória, toma-se a liberdade de explorar brevemente as gigantescas implicações das ineficiências logísticas hoje existentes para o setor do agronegócio no Brasil. Recente e amplo estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) e pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, denominado “Arco Norte: o desafio logístico”, descreveu assim a questão<sup>5</sup>:

*“O agronegócio teve papel fundamental no crescimento do País, respondendo, direta e indiretamente, por parcela significativa do PIB brasileiro, além de ter apresentado crescimento superior ao dos demais segmentos econômicos em anos recentes. Conforme estudo da Confederação Nacional do Transporte – CNT –, que analisa os entraves logísticos no escoamento de soja e milho (CNT, 2015), a performance do setor é resultado de contínuos investimentos em pesquisa e inovação, que proporcionaram ganhos de produtividade na produção agropecuária. Entre 2000 e 2014, a produção de grãos, no País, cresceu 101,6%, enquanto a área plantada teve expansão de 52,6%. Esse desempenho tem assegurado destaque no mercado internacional de grãos. No caso da soja, o Brasil tem hoje a maior produtividade entre os países produtores, produzindo cerca de um terço da produção mundial.*

*Ainda segundo a CNT, no período de 2000 a 2014, houve acréscimo de 308,4% no valor de produtos agropecuários vendidos para o mercado externo, de forma que a participação do agronegócio nas exportações brasileiras cresceu, de 37%, em 2000, para 43% em 2014. A pauta de destinos das exportações do agronegócio também se diversificou nesse mesmo período. Em 2014, o País exportou para 211 países, contra 186 países em 2000. No entanto, se a eficiência é a marca da “porteira para dentro”, parte do ganho de produtividade se esvai em face da carência de infraestrutura.*

*O mesmo estudo da CNT indica que, de acordo com dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA –, a atividade de distribuição representa cerca de 30% do valor adicionado pela cadeia produtiva do agronegócio, comprovando a relevância do setor de transporte para a competitividade e rentabilidade do setor. Assim, como a disponibilidade da infraestrutura não acompanha o ritmo de crescimento da produção, o Brasil não consegue tirar proveito de suas vantagens competitivas. Os altos custos, os atrasos no transporte e as quebras de contrato diminuem a participação do País no mercado mundial e contribuem para a perda de competitividade”.*

Com efeito, como aponta o estudo do CEDES, “o custo que o produtor tem de arcar com a deficiência logística brasileira se reflete diretamente em perda de capitalização da agroindústria nacional, que vê diluídos seus esforços na direção da incorporação de tecnologias e achados científicos ao campo e, conseqüentemente, na direção do aumento da produtividade.

<sup>5</sup> Consultado em <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/30939>

*É bastante evidente, assim, que o progresso do agronegócio brasileiro não continuará no ritmo da última década se não se cuidar adequadamente do sistema logístico e, mais especificamente, da infraestrutura de transportes. Por mais que se incorporem avanços às propriedades, a carência e a baixa qualidade da infraestrutura, a falta de opção de modos de transporte, a experiência rarefeita da intermodalidade e da multimodalidade, permanecerão minando a competitividade setorial, justamente num campo de atividade no qual o Brasil, vis-à-vis a maioria absoluta dos países, possui grandes vantagens comparativas”.*

Note-se, por fim, o que afirmou o especialista em transportes Marcelo Perrupato, no referido estudo do CEDES: ‘Avaliamos o Município de Sorriso, que, como Alta Floresta, é meio centro de gravidade da produção. Para chegar a Santos, gastam-se 90 dólares por tonelada. Curiosamente, na hora de pagar o frete marítimo, gasta-se menos que em outros países. Quer dizer, não está tão ruim assim, não é? É só melhorar a parte interna. Quando somamos os gastos de frete interno e de frete marítimo, saímos perdendo. Gastamos 113 dólares por tonelada de soja para a China, enquanto Córdoba, na Argentina, gasta 79 dólares e Illinois, EUA, gasta 51. Esse prejuízo está saindo para a conta de quem? Não precisa dizer, não é? Estamos usando pouca ferrovia e quase nada de hidrovias, se formos comparados aos Estados Unidos”.

Feitas todas essas ponderações, consideram-se atendidos os pressupostos de urgência e relevância da Medida Provisória nº 752, de 2016.

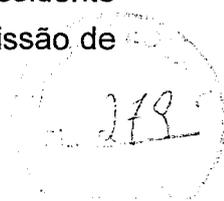
### **Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica**

#### **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 insculpidas no art. 62, §1º, da Constituição Federal, um 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 MPV 752, de 2016, 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 752/16, bem como das emendas a ela oferecidas.

### **Da adequação orçamentária e financeira**

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 752/16 teve início com a produção da Nota Técnica nº 51, de 2016, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, em respeito ao disposto no art. 19 da Res. nº 1, de 2002, do Congresso Nacional. O § 1º do art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, 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, *“a prorrogação, a prorrogação antecipada ou a relicitação de contratos de parceria existentes, naturalmente, tem a capacidade de acarretar aumento de despesa pública, e este aumento deve ter seu impacto orçamentário-financeiro estimado pelo Poder Público. Além disso, a MP autoriza a União e os entes da administração pública federal indireta a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com o parceiro privado”*. Tais situações, segundo a nota técnica, obrigariam que a MP estivesse acompanhada de uma estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que devesse entrar em vigor e nos dois subsequentes, nos termos do art. 16 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF). Diz, por fim, que estes requisitos não foram cumpridos quando da apresentação da Medida Provisória nº 752/2016 ao Congresso Nacional.

Tem-se, aqui, entendimento diverso do exposto acima.

É importante recordar que o art. 16 da LRF impõe que a criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de estimativa do impacto orçamentário-financeiro e da declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação com a LOA, PPA e LDO. Ainda, a título de esclarecimento, é importante destacar que o art. 2º da Portaria MOG nº 42, de 14 de abril de 1999<sup>6</sup>, fixou os conceitos de programa, projeto, atividade e operações especiais. O programa, primeiro destes conceitos, retrata a agenda do governo, organizada por recortes de políticas públicas, enquanto os três últimos são os instrumentos de implementação dos programas, entendidos como ações governamentais.

<sup>6</sup> Portaria MOG nº 42, de 14 de abril de 1999: (...)

Art. 2º Para os efeitos da presente Portaria, entendem-se por:

- a) Programa, o instrumento de organização da ação governamental visando à concretização dos objetivos pretendidos, sendo mensurado por indicadores estabelecidos no plano plurianual;
- b) Projeto, um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações, limitadas no tempo, das quais resulta um produto que concorre para a expansão ou o aperfeiçoamento da ação de governo;
- c) Atividade, um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações que se realizam de modo contínuo e permanente; das quais resulta um produto necessário à manutenção da ação de governo;
- d) Operações Especiais, as despesas que não contribuem para a manutenção das ações de governo, das quais não resulta um produto, e não geram contraprestação direta sob a forma de bens ou serviços.

Dentro destas três espécies, quais sejam, projeto, atividade e operações especiais, apenas as ações governamentais classificadas como projeto demandam a produção dos documentos exigidos pelo art. 16 da LRF, conforme reiteradamente já decidiu o Tribunal de Contas da União nos acórdãos 883/2005-1ªC, AC 1.085/2007-P, AC 1.973/2006-P, AC 1.680/2011-P, embargos de declaração no AC 1.680/2011-P e a Advocacia-Geral da União por meio do Parecer nº 01/2012/GT359/DEPCONSUS/PGF/AGU.

Portanto, segundo o entendimento plasmado pelo TCU e AGU, as exigências do art. 16, incisos I e II, da LRF somente se aplicam às licitações e contratações capazes de gerar despesas fundadas em ações classificadas como projetos pela LOA.

Assim, não é pertinente invocar a aplicação do art. 16 a projetos de lei, salvo quando incidente na espécie a norma de extensão plasmada no artigo 17 da LRF, que impôs sua observância aos projetos de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para presente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.

Neste ponto, é importante repisar, vide Manual de Demonstrativos Fiscais do Tesouro Nacional, 7ª Edição, Exercício 2017<sup>7</sup>, que a medida provisória em comento não gerou, de per si, despesas. Ela apenas cuidou de criar e disciplinar a aplicação de mecanismos que, quando aplicados aos contratos especificamente considerados pode, em determinados casos, gerar despesas adicionais.

Isto porque a aplicação dos institutos concebidos pela MPV 752, de 2016, somente ocorrerá após o empreendimento ser qualificado pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, receber avaliação favorável da agência Reguladora competente e do Tribunal de Contas da União e por fim, ser formalizado por termo aditivo ao contrato original.

Logo, a edição da MPV 752, de 2016 não tem o condão de, isoladamente, impor compromissos financeiros ao Estado. Ademais, como a MPV tem como campo de incidência prioritária os contratos de concessões de serviços públicos, a subsunção do caso concreto aos mecanismos ora instituídos não implicará dispêndio de recursos públicos, posto que não se tratam de contratos de desembolso. Deste modo, a disposição da LRF suscitada é impertinente nestes casos, mesmo diante do caso concreto.

Contudo, ainda que se avalie a possibilidade de aplicação dos mecanismos da MPV 752, de 2016 aos contratos de parcerias público-privada, ainda assim somente reclamariam observância por parte do gestor da contratação diante do caso concreto, e não pelo legislador, pelos motivos já expostos.

Assim sendo, na análise da Medida Provisória nº 752/16 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.

<sup>7</sup> Disponível em: [http://www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/542015/CPU\\_MDF\\_7\\_Edicao\\_versao\\_02\\_12\\_2016.pdf/feb524eb-4bac-483a-b16a-eb5184373167](http://www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/542015/CPU_MDF_7_Edicao_versao_02_12_2016.pdf/feb524eb-4bac-483a-b16a-eb5184373167)

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 752/16 e de suas emendas, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

### Do Mérito

A despeito de reconhecer o grande avanço da Medida Provisória 752/2016 para o equacionamento dos problemas de infraestrutura do país, entendemos que alguns aperfeiçoamentos se faziam necessários de forma a transformá-la no presente Projeto de Lei de Conversão.

Para buscar subsídios para as eventuais alterações da Medida Provisória 752/2016, realizamos cinco audiências públicas, quatro no Congresso Nacional e uma em Curitiba conforme tabela abaixo.

Tema da Audiência pública e Data	Expositores
<b>Concessões de Aeroportos</b> <b>08/03/2017 às 14h</b>	<p><b>Adalberto Santos de Vasconcelos</b> - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República</p> <p><b>Jorge de Moraes Jardim Filho</b> Presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA</p> <p><b>Fabiana Todesco</b> Gerente de Projetos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil</p> <p><b>Alexandre Canedo</b> Superintendente de Assuntos Regulatórios e Societários da INFRAERO e Representante da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO</p>

<p>Concessões de Rodovias 09/03/2017 às 09h</p>	<p><b>César Augusto Rabello Borges</b> - Presidente da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias - ABCR</p> <p><b>Adalberto Santos de Vasconcelos</b> - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República</p> <p><b>Anderson Moreno Luz</b> - Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil</p> <p><b>Luiz Fernando Ururahy de Souza</b> - Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e Aeroportuária do Tribunal de Contas da União - TCU</p> <p><b>Marcelo Cardoso Fonseca</b> - Assessor da Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT</p>
<p>Concessões de Rodovias 15/03/2017 às 14h</p>	<p><b>Uriel de Almeida Papa</b> - Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União - TCU</p> <p><b>José Elaeres Marques Teixeira</b> - Subprocurador-Geral da República e Coordenador da 3ª Câmara de Coordenação e Revisão</p> <p><b>Alexandre Porto Mendes de Souza</b> - Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas da ANTT</p> <p><b>Fernando Paes</b> - Diretor Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários da ANTF</p> <p><b>Anderson Moreno Luz</b> - Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil</p> <p><b>Adalberto Santos de Vasconcelos</b> - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República</p>

283

Usuários 16/03/2017 às 09h	<b>Luiz Antônio Fayet</b> - Consultor de Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA <b>Nelson Costa</b> - Representante da Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB <b>José Felinto</b> - Presidente da Confederação Nacional dos Usuários de Transporte - CONUT <b>Luiz Henrique Baldez</b> - Presidente da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga - ANUT e representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI <b>Priscila Santiago</b> - Coordenadora de Economia da Confederação Nacional do Transporte – CNT
Curitiba 20/03/2017	<b>Forum de discussão na Assembléia Legislativa do Paraná.</b>

Os debates havidos nestas audiências nos reafirmaram a importância desta Medida Provisória para destravar os investimentos em infraestrutura no país, mas também nos trouxeram elementos valiosíssimos para que pudéssemos efetuar aperfeiçoamentos em seu texto.

Sendo assim, realizamos uma rápida avaliação dos aprimoramentos mais relevantes feitos na Medida Provisória.

Inicialmente, constatamos que algumas medidas, como a resolução do problema dos bens inservíveis nas ferrovias, não se limitavam às concessões que seriam prorrogadas antecipadamente, dado que comprometem o sistema ferroviário brasileiro como um todo. Assim, já no art. 1º, explicitamos que a medida tem efeitos não apenas nos casos de prorrogações antecipadas e relicitações, mas em um conjunto mais amplo de concessões, que não obrigatoriamente passarão por tais processos.

No capítulo sobre prorrogações antecipadas, realizamos um total de quatro aperfeiçoamentos. Primeiro, alteramos a exigência de cumprimento de metas para participar de prorrogações antecipadas no setor ferroviário, modificando as metas de segurança que deveriam ter sido cumpridas, de cinco anos em cinco para quatro anos em cinco. Isto permite ampliar o número de concessões elegíveis à prorrogação antecipada. Espera-se, com a medida, um maior impacto positivo sobre o investimento, especialmente em ferrovias.

Introduzimos mudanças nos critérios que deverão orientar as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. Assim, no antigo art. 10 da Medida Provisória, (art. 9º do Projeto de Lei de Conversão), alteramos o inciso I para enfatizar a realização de investimentos para aumento da capacidade instalada, com o objetivo de reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Este nível de saturação, por sua vez, será definido pelo poder concedente para cada ferrovia.

Acrescentamos no art. 10 o inciso III, que define uma garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros, mediante acesso à infraestrutura ferroviária. Esta garantia, no entanto, só deve se concretizar se houver demanda projetada compatível e contrato prévio entre concessionários e terceiros interessados no acesso, que garanta uma demanda firme para o uso deste trecho ferroviário. Não faria sentido a lei induzir um nível de capacidade para além do necessário, podendo gerar ociosidade expressiva por inexistência de demanda. Sabe-se que esta ociosidade obrigatoriamente exerceria pressão altista sobre as tarifas, o que é inaceitável para o objetivo maior de reduzir o custo Brasil.

Acrescentamos um dispositivo no art. 12 para autorizar que os parceiros possam contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venham a emitir antes de dar ciência ao órgão competente, desburocratizando a operação.

No capítulo de relitações, incluímos exigência de renúncia expressa à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado. Como colocado anteriormente, uma premissa fundamental desta nova Lei é que não se validará comportamentos oportunistas de licitantes que deram lances irrealistas no processo licitatório original, esperando renegociar o contrato em seu favor. A participação na relitação do licitante que acabou de devolver a concessão em termos mais amigáveis que aqueles de uma eventual caducidade poderia ser, na prática, essa estratégia velada de renegociação. Este foi um ponto sobre a Medida Provisória muito destacado no Relatório do CARR (2017):

*“Uma iniciativa para endereçar o diagnóstico de que uma cultura generalizada de querer “jogar com o regulador” foi incluída na Medida Provisória 752 introduzida em Novembro de 2016. Como já notado, de acordo com tal medida, o concessionário que buscou “devolver” sua concessão foi excluído do processo subsequente de relitação (a menos que sua participação no consórcio seja inferior a 20%). Tais tipos de medidas, se aplicadas consistentemente ao longo do tempo, devem reduzir a probabilidade de os licitantes continuarem a jogar com o regulador”*

Ao reforçamos a exigência de não participação, visamos também o potencial problema de “maldição do vencedor” na relitação. Como o contratado anterior conhece mais do negócio do que os novos licitantes, pode-se criar uma expectativa que vencer o antigo concessionário - mais bem informado sobre o valor do negócio - seja um sinal de que “se errou na mão” no lance dado na licitação. Isto torna os licitantes relativamente mais cautelosos e distorce o processo licitatório

No capítulo das disposições finais, concentramos as alterações de caráter mais geral cujos impactos não são restritos às concessões com prorrogação antecipada e relitação.

No art. 21, desburocratizamos a declaração de utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de

obras no âmbito das outorgas estabelecidas, ao permitirmos que a agência reguladora a faça sem precisar requerer antes ao ministro da pasta.

Note-se que estamos lidando com contratos de prazo bastante longo, contados por décadas. É evidente que o contexto econômico no qual tais contratos se inserem tende a mudar dramaticamente neste período e com ele as necessidades de ajustes nos contratos, notadamente novos investimentos.

Desta forma, é temerário qualquer entendimento pela aplicabilidade do disposto no § 1º do art. 65 da Lei de Licitações (Lei 8.666/93) aos contratos de parceria, limitando os acréscimos e supressões a 25% do contrato. Seria como obrigar o gestor a um exercício irreal de futurologia, que projetará previsões perfeitas pelo longo prazo da concessão, com estreitíssima margem de ajustes. O órgão regulador certamente será obrigado a renegociações para além desses parâmetros em um prazo mais longo (para baixo ou para cima a depender da trajetória da economia), com o intuito de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A natureza do contrato de concessão de infraestrutura, com custos afundados expressivos de longo prazo é completamente distinta dos contratos administrativos mais frequentes, de compras e obras públicas de menor porte, e requer uma flexibilidade bem mais significativa.

Sendo assim, definimos, no art. 22, que os contratos de parceria poderão ser alterados, mediante acordo celebrado entre Administração Pública e contratantes, quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa ou qualitativa de seu objeto.

Como já destacado, acreditamos que as prorrogações antecipadas e relicitações, tal como desenhadas na medida provisória, constituem instrumentos bastante poderosos de revigoração de várias concessões e, por conseguinte, do investimento na infraestrutura de transporte brasileira.

No entanto, acreditamos também que há significativo espaço dentro do escopo dos atuais contratos, em determinados casos, para que a própria agência promova os ajustes necessários para a realocação das concessões em uma trajetória mais adequada às novas condições econômicas. Assim, introduzimos os §§ 3º e 4º do art. 24 (antigo art. 22 da MPV), dispositivos que autorizam as entidades competentes a promover alterações nos programas de investimento previstos nos contratos de parceria, de forma a adequá-los aos níveis atuais de demanda pelas obras ou serviços que estejam em desacordo com as projeções que orientam o respectivo edital. Também poderão fazer ajustes quando a realização do investimento se revelar desnecessária para a manutenção dos níveis de serviço exigidos.

De um lado, uma capacidade de tráfego limitada pode comprometer o escoamento adequado da produção, especialmente pelos corredores de exportação. De outro lado, manter a exigência de investimento além do requerido por um nível de atividade econômica menor que o previsto gera uma capacidade ociosa que onera desnecessariamente as tarifas. Estes novos

dispositivos, portanto, podem ser entendidos como uma busca incessante pela otimização do uso da infraestrutura de forma a beneficiar o agente principal dessa equação: o usuário dos serviços.

Os contratos de rodovias e aeroportos mais recentes contaram com a importante introdução do conceito de fluxo de caixa marginal. Nada mais é que um mecanismo de ativação do reequilíbrio econômico e financeiro do contrato com base na equivalência dos movimentos das variáveis relevantes da concessão em termos de valor presente. Assim, por exemplo, se um investimento planejado na concessão não for realizado, isto deverá implicar uma compensação em alguma outra variável, por exemplo redução de tarifas. O valor presente do investimento não realizado deverá, portanto, ser transformado em seu equivalente de tarifas menores também em valor presente. Visando a consolidação deste importante conceito na regulação brasileira, elevamos este conceito ao plano legal, prevendo-o no art. 25 do projeto de lei de conversão.

Dentre os três setores tratados nesta medida provisória, o setor ferroviário é, talvez, aquele que requer ajustes mais profundos. Estudo recente dos consultores do Senado Federal Marcos Felix e João Cavalcante<sup>8</sup> mostra que para uma extensão total oficial da malha ferroviária de 30.576 Km, a rede em operação é, na prática de pouco mais de 10 mil Km, ou seja, apenas 1/3. Isto denota uma malha muito longe do ideal de otimização acima mencionado. O Brasil atualmente se encontra na 93ª posição do índice de competitividade global de qualidade da infraestrutura ferroviária entre 138 países avaliados.

O Relatório do CARR (2017) também aponta o cenário desolador da malha ferroviária nacional em comparação ao benchmark internacional:

*“Os trens no Brasil operam a uma velocidade média baixa (28 Km/h). Sua participação no total de transporte de cargas é também relativamente baixa (25%) quando comparada à China (37%), Canadá e EUA (46%) e Rússia (81%). Cruzamentos urbanos ocasionais (ferrovia atravessando áreas densamente povoadas) também forçam os trens a reduzirem sua velocidade para 5 Km/h, o que impacta a produtividade do setor”. Atrasos adicionais são atribuídos à ausência de soluções de transbordo, especialmente próximo a portos marítimos. A falta de extensões de malha ferroviária no tempo foi também uma fonte de insatisfação nos negócios. Enquanto nos EUA há 21,3 Km de ferrovia por 1000 Km<sup>2</sup> de área, esta taxa era de 3,4 Km no Brasil, a qual ainda decresceu para 1,3 Km quando apenas levando em conta as concessões privadas com tráfego extensivo.... A principal motivação para a expansão da rede ferroviária tem sido o transporte de commodities. Nenhuma consideração maior foi dada à promoção de uma rede integrada de transporte ao longo das diferentes partes do país. A falta de uma visão integrada da rede ferroviária persistiu até o presente já que as empresas verticalmente integradas abandonaram partes de sua rede onde não havia mais interesse comercial ou onde estas redes não conseguiram se conectar com as áreas produtivas mais importantes”*

<sup>8</sup> Felix, M. e Cavalcante, J.: Marco Normativo do Setor Ferroviário Brasileiro: caminhos para Superação da Insegurança Jurídica e Regulatória. Textos para Discussão 218. Dezembro de 2016.

Este cenário, que mistura uma brutal subutilização da malha com uma baixíssima participação no total transportado, sugere a necessidade de medidas urgentes de significativa reconfiguração da malha e eliminação de gargalos logísticos. O antigo art. 9º da medida provisória conferia tal competência para o órgão competente, mas que restrita aos casos das prorrogações antecipadas. Entendemos, no entanto, que o problema não está restrito a tais concessões, abrangendo todo o setor ferroviário brasileiro. Dessa forma, transportamos os dispositivos para o art. 26, nas disposições finais, o que significa ampliar o seu escopo de aplicação e demos um prazo de cinco anos para que se processe tal reestruturação do setor. Procuramos detalhar um pouco mais as hipóteses de reestruturação, sem naturalmente exauri-las, de forma a sinalizar à sociedade o que se pretende neste processo.

Nesta mesma linha incorporamos a emenda nº 34 ao art. 28, que permite que os contratos de parceria do setor ferroviário abranjam a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga.

Um dos problemas que recorrentemente foram mencionados no setor ferroviário foi o dos ativos inservíveis. Simplesmente são vários ativos, muitos deles arrendados ao concessionário, que não mais servem ao propósito da concessão, mas que não podem ser removidos dali, por legalmente se constituírem bens da União. Assim, não raras vezes os órgãos de controle demandam que tais bens sejam licitados, mas como não têm qualquer valor, as concorrências são vazias. Daí a impossibilidade de remoção desses ativos imprestáveis que ampliam a escassez de espaço, uma evidente fonte de ineficiência. Ademais, tais ativos podem gerar externalidades negativas como focos de água parada para o desenvolvimento do aedes aegypti. Ou seja, tornam-se também um grave problema de saúde pública, podendo aumentar a incidência de doenças como dengue, zika e chikungunya.

Nossa proposta, portanto, foi estender a solução dos ativos inservíveis das concessões a serem prorrogadas para toda a malha ferroviária, ampliando o alcance da medida. Esclarecemos, em particular, que os ativos inservíveis do DNIT estão incluídos nesta medida.

No art. 29, aperfeiçoamos as regras relativas à eventual conversão de multas em investimentos. Primeiro, incluímos o setor rodoviário nesta possibilidade e não apenas o ferroviário. Segundo, definimos que a parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para pleitear reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização. Como os recursos que financiaram os investimentos são, em última análise, multas que não serão pagas, estes não podem ensejar, por exemplo, aumentos de tarifas. Introduzimos ainda a exigência de que o órgão ou entidade competente realize estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados. Afinal, abrir mão da receita de multas deve corresponder a um benefício muito concreto à sociedade, na forma de expansão da capacidade.

Acatamos a emenda nº 33, permitindo que os concessionários de serviços ferroviários subconcedam a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios e Estados interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente. É possível que os entes

federados tenham um interesse específico em um trecho local, para fins turísticos, por exemplo, o qual esteja totalmente esquecido pela concessionária. Mais uma vez, buscando incessantemente a eficiência global da operação ferroviária, permitimos que essa transferência pudesse ocorrer.

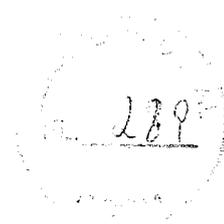
Foi chamada a nossa atenção para o caso de projetos associados ou empreendimentos acessórios que requerem prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria para se viabilizarem economicamente. Incluímos esta disposição para evitar que se deixe de realizarem investimentos deste tipo que sejam eficientes.

Atualmente, constata-se que instituições financeiras e entidades governamentais de fomento que financiem empreendimentos que, porventura, gerem dano ambiental têm sido solidariamente responsabilizadas por tais danos e têm sido chamadas a arcar com os prejuízos decorrentes. Isto é evidentemente um grave inibidor dos financiamentos na área de infraestrutura. Assim, limitamos, no art. 34, a possibilidade de responsabilização destas entidades apenas aos casos nos quais estiver comprovado o dolo ou a culpa, bem como a relação de causalidade entre a conduta e o dano causado.

Incluímos também dispositivo que admite, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira. Esta inclusão garante segurança jurídica à participação de estrangeiros nos certames licitatórios, evitando que interpretações equivocadas da Lei das S.A comprometam a participação deste tipo de licitante.

Enfim, acreditamos que políticas corretas de infraestrutura são essenciais para a retomada do processo de desenvolvimento sustentado do Brasil. A Medida Provisória nº 752/2016 caminha na direção certa. Procuramos aprofundar tais aspectos positivos, sempre sob a máxima de que não se pode estimular comportamentos oportunistas de aventureiros que fazem lances ambiciosos demais e depois não são capazes de cumprir com suas promessas. Isso faz parte do processo de construção institucional essencial para que o investidor possa atuar em um ambiente de total segurança jurídica.

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta importante proposição.



Das emendas

Nº	Autor	Descrição	Análise
1	Senador JOSÉ PIMENTEL	Institui a Análise de Impacto Regulatório – AIR como requisito para a legitimação dos atos normativos de maior impacto regulatório, não somente em agências reguladoras, mas em todos os setores com capacidades regulatórias. Segundo a emenda, 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.	A despeito de a AIR ser uma tendência importante nas ações das agências reguladoras, ela deve ser tratada em um projeto específico de agências reguladoras. Como está tramitando o Projeto de Lei nº 52/2013 do Senado que define um regime geral sobre as agências reguladoras, entendemos que o locus de discussão apropriada para o tema seria nesta proposição. Note-se que o art. 6º desta proposição, de fato, já trata desta matéria.
2	Senador JOSÉ PIMENTEL	Vincula a prorrogação de contratos à demonstração de interesse público e a prazo máximo de cinco anos.	A vinculação da prorrogação ao interesse público já é pressuposta.  Note-se que o principal objetivo da prorrogação antecipada é prover incentivos ao investimento, o que normalmente é comprometido com a aproximação do final da concessão. Limitar o tempo de prorrogação naturalmente reduz o tempo necessário para o retorno do capital investido, o que compromete o objetivo do investimento.
3	Deputado DIEGO ANDRADE	Reduz, de R\$1.800,00 para R\$ 250,00, a taxa de fiscalização paga à ANTT por empresa de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, por ano e por ônibus registrado.	Foge ao escopo da Medida Provisória (MP) que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário (estradas, não ônibus) e aeroviário
4	Senador JOSÉ PIMENTEL	Determina que o poder de outorga se dê em consonância com o Plano de Outorgas, as políticas do setor e as diretrizes para os processos licitatórios aprovadas pelo respectivo Conselho de políticas setorial, pelo Poder Executivo ou pelo Congresso Nacional, conforme o caso.	A definição da fronteira de competências entre ministérios e agências foge ao escopo da MP, que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário e aeroviário
5	Senador JOSÉ PIMENTEL	Determina que ao mérito da causa submetida à arbitragem se apliquem exclusivamente as normas do ordenamento jurídico brasileiro e os regulamentos específicos do setor, excluída a equidade.	Os "regulamentos específicos do setor" já estão incluídos no conceito de "ordenamento jurídico pátrio". A Lei nº 9.307, de 1996, já exclui a possibilidade de arbitragem por equidade com a administração pública (art. 2º, § 3º).

Nº	Autor	Descrição	Análise
6	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Reduz, de 24 para 12 meses, o prazo de prorrogação de contrato vencido, caso o novo processo licitatório não esteja finalizado no tempo previsto.	Embora não sejam justificáveis as falhas de planejamento que induziram a uma situação em que se configure um "hiato" entre o decurso de prazo das concessões e permissões em vigor, e a seleção e assunção de responsabilidade de novos licitados - no que os órgãos de controle e a justiça deveriam agir para apurar e apontar responsabilidades -, não é aceitável que a população pague por essas falhas na forma de abandono da prestação de serviços públicos outorgados em função da redução do prazo.
7	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Veda contratados que não tenham cumprido adequadamente o contrato, dando causa a relicitação, de concorrer, por cinco anos, em novas licitações de objeto similar.	A Medida Provisória já veda a participação na mesma licitação. Estendê-la a todas as licitações de objeto similar por 5 anos conferiria uma desvantagem muito maior que a caducidade simples. A ideia aqui é de uma "caducidade amigável" que reduza os custos de transição. Caso houvesse esta sobrepenição, os candidatos a relicitação provavelmente não adeririam, fazendo a MP perder significado.
8	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que os estudos utilizados para justificar a relicitação contenham linguagem clara e acessível.	A proposta aperfeiçoa o dispositivo, deixando explícito a necessidade de padrão de apresentação que permita a consulta pelos do povo.
9	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que o edital e o contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária, antes administrada pela Infraero, sejam amplamente divulgados, inclusive por meio da imprensa oficial e da internet.	As regras de divulgação de editais de concessão já estão tratadas na legislação setorial com grande ênfase na transparência. Além disso, não é pertinente criar uma regra apenas para editais de um determinado setor (aeroportos).
10	Deputado TENENTE LÚCIO	Determina que o Poder Executivo defina diretrizes para a aplicação do conceito de fluxo de caixa marginal, para fins de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos com prorrogação antecipada e relicitados.	Traz para a esfera legal importante conceito já utilizado na questão do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos.  Acatamos a emenda, incrementando seu alcance para além das hipóteses mencionadas.
11	Deputado MILTON MONTI	Autoriza a Administração Pública Federal a realizar investimentos, obras e intervenções em locais que estão sob concessão, cabendo às agências realizar a equalização e adequação do contrato de concessão e das respectivas tarifas.	A possibilidade de investimentos pelo Poder Concedente já seria possível em razão do seu poder regulamentar. O tema, além disso, seria estranho ao âmbito da MP.

Nº	Autor	Descrição	Análise
12	Deputado JOÃO DERLY	Modifica o Bolsa-Atleta, programa de patrocínio individual desportivo que financia a preparação de atletas brasileiros de alto rendimento, com destinação prioritária a modalidades olímpicas e paralímpicas.	Bolsa atleta foge ao escopo da MP, que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário e aeroviário.
13	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Altera a Lei 6.404 de 15 de dezembro de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações, para tratar da responsabilização dos que fazem avaliação de empresas ou de ativos patrimoniais.	Responsabilização dos que fazem avaliação de empresas foge ao escopo da MP, que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário e aeroviário.
14	Deputado FÁBIO GARCIA	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivo que permite, na licitação de uma concessão que será extinta, o pagamento direto, pelo novo titular ao antigo concessionário, do valor correspondente aos investimentos a bens reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados.	Procedimento similar já está garantido no texto original da MP, no caso das relições.
15	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Prevê que, antes de relições, solicitações de ajuste de equilíbrio econômico-financeiro sejam analisadas e decididas.	A relição não está vinculada a questões de reequilíbrio econômico-financeiro, que podem ser extremamente demoradas. Acabaria por inviabilizar relições eficientes.
16	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que o TCU se imponha prazo para manifestação acerca de termo aditivo de prorrogação contratual.	Compete ao próprio TCU definir o prazo para a sua atuação e editar, ou não, normativos. A fiscalização dos processos de desestatização está normatizada pelo TCU por meio da Instrução Normativa nº 27, de 2 de dezembro de 1998. O TCU detém competência de autonomia e autogoverno, nos termos do art. 73 c/c art. 96 da Constituição Federal.
17	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a relição, suspendem-se todos os processos administrativos e judiciais em curso contra o empreendedor.	Os ritos processuais não devem ser sustados, até porque eles podem envolver direitos de terceiros. Além disso, é necessário que as condições da suspensão das obrigações sejam definidas caso a caso, no âmbito de cada aditivo contratual, depois que eles sejam formalizados, para então surtir efeitos jurídicos. De qualquer forma, já se prevê na MP que "qualificado o contrato de parceria para a relição, ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado."

Nº	Autor	Descrição	Análise
18	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a relicitação, suspendem-se todas as obrigações de investimento vincendas.	Não basta a qualificação no PPI para a suspensão dos investimentos. As condições de execução do contrato durante a relicitação devem estar pactuadas no respectivo aditivo, sendo precedida do preenchimento das condições pelos interessados e dos estudos previstos na MP. Da forma que está, o relicitante se qualifica e daí terá menor interesse em seguir com o processo.
19	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de relicitação, exclui a restrição a que acionistas da SPE que deixa a concessão participem do novo certame.	<p>Para se evitar que a relicitação fosse interpretada como uma renegociação na prática, validando comportamentos oportunistas passados, a MP impediu que os concessionários pudessem participar da relicitação.</p> <p>Ademais, dado que os atuais concessionários possuem vantagem informacional sobre os outros potenciais concorrentes, seria muito provável um fenômeno típico de "maldição do vencedor": a competição na concessão relicitada seria comprometida pois todos os participantes temem dar um lance muito mais alto que um player que possui muito mais informações sobre aquele negócio. Vencer do antigo concessionário pode ser um sinal de que o lance dado foi excessivo incorrendo na dita maldição, prejudicando a competitividade do leilão.</p>
20	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de relicitação, determina que o cálculo do valor da indenização eventualmente devida ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados, considerará os valores atualizados dos ativos intangíveis ou financeiros da concessionária, gerados pelos serviços de construção, recuperação, reforma, melhoramento da infraestrutura, de acordo com os seus balanços e demonstrações financeiras, devidamente auditadas.	<p>Torna a metodologia de cálculo muito engessada. Além disso, ativos intangíveis não são reversíveis.</p> <p>De qualquer forma, a metodologia de cálculo das indenizações deverá ser realizada pelas agências reguladoras.</p>

212

Nº	Autor	Descrição	Análise
21	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Dispõe que as medidas da MP não alcançam os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, ocorrido em consequência da inclusão de investimentos não previstos no contrato original.	O texto da MP é suficientemente claro no sentido de garantir a permanência das atribuições das agências no que diz respeito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.
22	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que as agências emitam, em até 120 dias, decisão administrativa definitiva acerca de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros apresentados ou a serem apresentados pelos concessionários. Estipula que nesse período sejam sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou dar seguimento a processos de caducidade, os processos administrativos sancionatórios e os processos para compensação pelo descumprimento de obrigações que exijam investimentos para o seu cumprimento	A relicitação não se relaciona com nenhuma análise em curso acerca da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de contrato, a qual pode ser extremamente demorada. A par disso, não soa adequado estipular prazo para que as agências realizem aquele tipo de análise, posto que não se sabe, a priori, quão complexa é cada demanda.
23	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Permite que controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria sejam submetidas a arbitragem, independentemente de decisão administrativa da autoridade competente.	A previsão da MP é justamente a de admitir a arbitragem sobre a decisão da agência. Até porque, não fosse assim, seria esvaziada a competência das agências reguladoras.
24	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Permite que se autorize a exploração de projetos associados ou empreendimentos acessórios por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria, quando tal se demonstrar necessário à viabilidade econômica do objeto dos contratos acessórios.	No âmbito das concessões, em especial nos setores ferroviário e aeroportuário, cogita-se de projetos associados ou empreendimentos acessórios de grande monta cujos investimentos não conseguem ser amortizados no prazo do contrato de concessão. Considerando a hipótese da relicitação, o tratamento dessa questão é crucial para os projetos associados e empreendimentos acessórios já existentes.

Nº	Autor	Descrição	Análise
25	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Autoriza alterações contratuais nas concessões vigentes, com ênfase no setor aeroportuário, de sorte a viabilizar a realização de investimentos não previstos inicialmente nos contratos, estando assegurado o equilíbrio da equação econômico-financeira para as partes.	Como mencionado na emenda 22, "a relicitação não se relaciona com nenhuma análise em curso acerca da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de contrato, a qual pode ser extremamente demorada". Na verdade, o que se deseja com a emenda é a substituição do procedimento da relicitação pelo da renegociação dos termos contratuais, o que jogaria por terra o objetivo da MP: demonstrar para o mercado que o cumprimento de regras e avenças é política institucional de governo.
26	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Obriga a ANAC a reprogramar os valores das contribuições fixas ao sistema dos contratos de concessões aeroportuárias, para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais objeto dos Editais de Leilão n. 01/2011, 02/2011 e 01/2013, sem permitir a redução do valor global da referida contribuição.	Por se tratar de uma emenda que sugere a renegociação de termos contratuais, cabem os comentários já dirigidos à emenda nº 25.
27	Senador CIDINHO SANTOS	Inclui as concessões do setor elétrico no âmbito da MP, prevendo que o prazo de prorrogação não seja inferior a trinta anos.	O setor elétrico tem regras próprias e a sua inserção feriria a lógica da MP, que foi construída tendo em mente o setor de transportes e logística.

215

Nº	Autor	Descrição	Análise
28	Deputado HUGO LEAL	Determina que é condicionante para as prorrogações a concessão não ter sido alvo de decisão do TCU no sentido de paralisá-la ou de reter valores ali arrecadados. Nos setores rodoviário e ferroviário, estipula que são condicionantes, ainda, a prestação de serviço adequado, conforme previsto na Lei nº 8.987/95.	. Vale ressaltar que as classificações IG-P (recomendação de paralisação) e IG-C (recomendação de retenção de valores) aplicam-se apenas a obras executadas com recursos orçamentários, o que, via de regra, não é o caso de intervenções realizadas em contratos de concessão de serviços públicos, os quais, apenas em casos excepcionais, admitem o aporte de recursos orçamentários. Ainda assim, seria preciso aguardar o deslinde do processo no âmbito do TCU para averiguar se o indício de irregularidade poderia ser imputado à concessionária, o que, em tese, prejudicaria, ou até mesmo impediria, o andamento dos procedimentos visando à prorrogação antecipada do contrato. Quanto à introdução do conceito de prestação de serviço adequado como condição para a prorrogação antecipada dos contratos de concessão de rodovias ou ferrovias, a medida esvaziaria a MPV, pois, embora definido em lei, o conceito de serviço adequado não é objetivo e, a rigor, nenhum contrato de ferrovia poderia ser considerado adequado por não cumprir as metas de operação e de segurança definidos em contrato. A MP já prevê que o TCU analisará todo o processo de prorrogação.
29	Deputado HUGO LEAL	Suprime o § 2º do art. 22 da MP, para impedir que prorrogações de contratos em vigor possam ser feitas sem atender aos requisitos impostos na MP, como a necessidade de apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento, de acordo com os critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.	A MP pretende apenas reforçar o entendimento segundo o qual os procedimentos de prorrogação contratual antecipada e de relicitação não têm relação com os de preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, competência atribuída legalmente às agências reguladoras,

Nº	Autor	Descrição	Análise
30	Deputado HUGO LEAL	Especifica que o estudo técnico que fundamenta a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento deve se pautar pelos critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.	A enumeração de critérios que devem ser observados pelos responsáveis pelo estudo técnico, quando não objetivamente quantificáveis, não contribui para o aperfeiçoamento da MP. Os princípios da eficiência, da economicidade e da modicidade tarifária, entre outros, já orientam a prestação de serviços públicos, não sendo preciso repeti-los em lei"
31	Deputado HUGO LEAL	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivos que obrigam o concessionário de rodovia a colaborar com as autoridades competentes na função pública de patrulhamento ostensivo das rodovias.	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP. A proposta traz impactos sobre os contratos e seu reequilíbrio, podendo elevar as tarifas praticadas.
32	Deputado DOMINGOS SÁVIO	Determina que nas prorrogações ou relicitações de obras ferroviárias sejam garantidos investimentos para eliminar pontos de cruzamento em centros urbanos, de forma a melhorar a segurança operacional e aumentar a eficiência nos corredores de transporte.	Embora a passagem de linhas férreas em áreas urbanas seja um problema a ser resolvido, há outras limitações sistêmicas que precisam ser enfrentadas com a mesma urgência. O melhor, portanto, é que não conste da lei o tipo de investimento a que se dará prioridade, escolha que precisa levar em consideração aspectos como o grau de maturidade dos projetos e o papel que cada modalidade de transporte exerce no sistema logístico brasileiro.
33	Deputado NILSON LEITÃO	Estatui que os concessionários de serviços ferroviários poderão transferir a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente.	Há determinados trechos que já não interessam às concessionárias, mas que podem ser utilizados pelos municípios ou pelos estados para outros propósitos, que não apenas o transporte de cargas.
34	Deputado NILSON LEITÃO	Determina que os contratos de parceria do setor ferroviário definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga.	Esta permissão permite otimizar os investimentos em expansão da ferrovia, gerando mais externalidades a localidades próximas, mas que ganhariam com uma conexão mais direta com o modal ferroviário.

Nº	Autor	Descrição	Análise
35	Deputado NILSON LEITÃO	Esclarece as formas possíveis de financiamento aos investimentos a serem pactuados entre o poder concedente e os concessionários por ocasião dos aditivos de antecipação da prorrogação do prazo contratual das concessões ferroviárias.	<p>Parte das alterações propostas descaracteriza a ideia de Sociedade de Propósito Específico (SPE), utilizada, nas concessões, para isolar riscos financeiros e econômicos da atividade desenvolvida por outra pessoa jurídica. As concessões são usualmente montadas na forma de SPEs, independente do resto do(s) grupo(s) econômico(s) envolvidos, justamente para evitar que uma situação difícil em uma parte do negócio contamine uma concessão que está financeiramente saudável. Certos segmentos da emenda geram potenciais conexões financeiras entre empresas do mesmo grupo, o que vai na direção contrária a este objetivo.</p> <p>No restante, porém, a emenda é adequada, pois por intermédio dela deixa-se claro que alguns tipos de financiamento e de garantias são cabíveis</p>
36	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos sejam necessariamente transferidos ao contratado e integrem o contrato de parceria. Dispõe, ainda, que os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, sejam revertidos à União, respeitando-se, todavia, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.	A emenda aperfeiçoa os contratos, permitindo que se adote uma abordagem de resultados na concessão.
37	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza a extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original no caso de concessionárias ferroviárias que não tenham encaminhado pedido de prorrogação contratual ou antecipada.	Os problemas derivados destes contratos e dos bens inservíveis a eles associados afetam toda a malha ferroviária. Trata-se de uma ineficiência pura e simples que não faz sentido ser resolvida apenas para os contratos prorrogados.
38	Deputado JÚLIO LOPES	Altera a Lei de Licitações, para prever a possibilidade de utilização do Seguro-Garantia, especialmente em contratos cujo valor ultrapasse R\$ 7.500.000,00.	O tema não guarda pertinência temática direta com os assuntos da MP. A forma de utilização de seguro-garantia em grandes obras públicas e contratos de concessão é matéria suficientemente complexa para merecer análise cuidadosa do legislador, fora do âmbito da presente discussão.

Nº	Autor	Descrição	Análise
39	Deputado JÚLIO LOPES	Determina a utilização do Seguro-Garantia em investimentos previstos nas relitações, correspondente a, no mínimo, 30% do valor total a ser investido.	O tema não guarda pertinência temática direta com os assuntos da MP. A forma de utilização de seguro-garantia em grandes obras públicas e contratos de concessão é matéria suficientemente complexa para merecer análise cuidadosa do legislador, fora do âmbito da presente discussão.
40	Deputado JÚLIO LOPES	Prevê que a consulta pública relativa a uma prorrogação de contrato deverá garantir o sigilo de dados e informações na forma da legislação aplicável ou na hipótese em que a divulgação deles possa implicar prejuízo à ordem econômica, à livre concorrência ou em outras hipóteses justificadamente consideradas pelo órgão ou entidade competente.	A própria emenda enfatiza o fato de que já há legislação que cuida do tema, protegendo informações sensíveis do escrutínio público.
41	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que, para haver prorrogação antecipada de concessão ferroviária, o concessionário tem de ter cumprido metas de produção ou de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, ambas as metas deveriam ter sido alcançadas.	Os requisitos previstos na MP são o mínimo necessário para garantir à sociedade que o requerente à prorrogação tem condições de cumprir com as obrigações de prestação de serviço público adequado.
42	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza as concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de carga a realizarem o desfazimento dos bens móveis ferroviários inservíveis de propriedade do DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia que lhes foi concedida.	A manutenção de bens móveis inservíveis, de propriedade da União, na faixa de domínio das ferrovias concedidas cria embaraços de toda ordem, prejudicando a gestão eficiente da concessão e expondo as populações a risco, em virtude dos problemas sanitários e de segurança pública associados a material rodante abandonado. Como a União não tem tido sucesso nos leilões que realiza para se desfazer desse material, o melhor é que seja garantido aos concessionários o direito de dispor desses bens. No caso dos bens hoje arrendados, o ideal, de fato, é que passem a integrar o contrato de concessão ferroviária, cabendo ao concessionário dar-lhes o destino que julgar adequado.

Nº	Autor	Descrição	Análise
43	Deputado JÚLIO LOPES	Suprime o art. 20 da MP, que altera o art. 34-A da Lei 10.233/01, a fim de não mais prever a possibilidade de exploração de infraestrutura ferroviária sem a prestação de serviço de transporte ferroviário.	Uma das inovações da MP é permitir que o Governo Federal possa licitar ferrovias em modelos distintos do verticalizado. Nesse sentido, não vemos como necessário vedar completamente a possibilidade de que mesmo ferrovias ainda não concedidas e sequer existentes possam ser outorgadas em modelos como o de <i>open access</i> (infraestrutura e operação de material rodante separados).
44	Deputado JÚLIO LOPES	Permite que os investimentos decorrentes de projetos que se encontrarem em execução à época da manifestação da parte interessada também possam ter bens e direitos a eles vinculados considerados na equação econômico-financeira da prorrogação contratual.	A MP não dita os termos em que se dará a negociação entre governo e concessionário para a efetivação da prorrogação antecipada. Caso alguns investimentos ligados ao contrato corrente ainda não tenham sido amortizados, isso naturalmente será levado em conta quando da definição do valor da outorga devida pela extensão do prazo contratual. A emenda, assim, soa desnecessária.
45	Deputado JÚLIO LOPES	Limita a garantia de acesso à infraestrutura ferroviária à existência de capacidade ociosa.	O direito de passagem é um dos aspectos mais contenciosos no atual modelo de concessões. O que se deseja, no entanto, é que os investimentos a serem exigidos dos concessionários nas prorrogações antecipadas sempre assegurem alguma capacidade adicional, que possa ser direcionada ao uso de terceiros. O simples impedimento de que se tenha acesso à ferrovia caso o concessionário esteja utilizando toda a capacidade dela pode inviabilizar o uso racional da malha ferroviária como um todo.
46	Deputado JÚLIO LOPES	Inclui os valores de multas inscritas em dívida ativa na compensação de haveres e deveres previstas na MP.	A emenda geraria insegurança jurídica, pois pode afetar valores <i>sub judice</i> .
47	Deputado JÚLIO LOPES	Estabelece como um dos critérios para a prorrogação antecipada de contrato de concessão ferroviária o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato por quatro anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, considera-se todos os cinco anos.	A adoção de alguma flexibilidade no critério relativo ao cumprimento de metas de segurança é conveniente, posto que muitos dos problemas hoje existentes decorrem de ações de terceiros, anteriores aos programas de segurança das concessionárias, caso da ocupação irregular de margens das ferrovias.

Nº	Autor	Descrição	Análise
48	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso das relições, prevê que sejam preservados os contratos privados em vigor, firmados entre o atual contratado e as sociedades empresárias que utilizam áreas comerciais e de prestação de serviços nos espaços sob titularidade do concessionário.	Nas recentes concessões no setor de aeroportos, esta condição estava prevista no edital, o que demonstra a atenção que já é dada à questão pelo governo. No entanto, em nome da segurança jurídica e do incentivo ao investimento privado, parece convir que a ideia da emenda, com as devidas adaptações, esteja presente no texto final.
49	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso de relições, prevê que o contratado apresente, também, todos os contratos em vigor de cessão de uso de área para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob sua titularidade.	Dado o acatamento da emenda nº 48, soa adequado que, nas relições, o concessionário apresente ao poder público os contratos que tenha firmado com terceiros para a exploração de negócios no âmbito da concessão. É de grande interesse da Administração conhecer bem os projetos associados, a fim de bem decidir sobre continuidade deles no âmbito da futura concessão.
50	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relições realizadas em face do Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim – no Rio de Janeiro/RJ, será incluído como obrigação contratual a edificação e/ou reforma dos espaços destinados ao suporte logístico para táxis especiais e a implantação de cobertura no pátio de estacionamento.	A matéria não deve estar em lei, pois cuida de aspecto específico de uma das concessões. O assunto deve ser resolvido se e quando houver relição do aeroporto.
51	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relições realizadas em face das unidades aeroportuárias concedidas, deverá ser nomeada a Autoridade Aeroportuária para cada aeroporto, à qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares.	A proposta de criação de uma "Autoridade Aeroportuária", à semelhança da Autoridade Portuária, consagrada em lei, não deve ser analisado no contexto desta MP, mas no da proposta de revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica, que se acha pronta há tempos para a pauta do Plenário da Câmara dos Deputados.

Nº	Autor	Descrição	Análise
52	Deputado OTÁVIO LEITE	Coloca, como condição para relicitação, a apresentação de plano diretor para utilização comercial e/ou industrial das áreas disponíveis inseridas no sítio aeroportuário, para fins de desenvolvimento de atividades econômicas, ficando as mesmas desde já afetadas para estas finalidades.	Matéria de natureza regulatória, que deve ser considerada caso a caso. Não deve estar contemplada na MP.
53	Senador IVO CASSOL	Acrescenta o setor elétrico no alcance da MP. Inclui novo dispositivo para tratar das diretrizes para as prorrogações de outorgas do setor elétrico.	Setor elétrico tem regras próprias e a sua inserção feriria a lógica da MP, que foi construída tendo em mente o setor de transportes e logística.
54	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê no conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato "em quatro anos dentro do intervalo dos últimos cinco anos", contados da data da proposta de antecipação da prorrogação.	Prejudicada
55	Deputado SÉRGIO SOUZA	Promove alterações no art. 10 da MP, que trata das diretrizes para as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. No § 5º, retira, quanto à transferência ao contratado dos bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos, a necessidade de observância do § 7º, que trata da reversão de bens à União ao fim da vigência dos contratos prorrogados. Altera a redação do § 7º para prever que o concessionário terá liberdade de gestão sobre os bens imóveis sob sua responsabilidade com vistas a manter sua adequada conservação ou desativá-los caso não tenham mais serventia à operação ferroviária. No § 8º, prevê que ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, observado o disposto no art. 36 da Lei nº 8.987/1995. Por fim, inclui um § 9º com a redação original do § 8º da MP.	Prejudicada

Nº	Autor	Descrição	Análise
56	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê que a adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário, será não só quando couber, mas quando houver capacidade ociosa.	Prejudicada
57	Deputado SÉRGIO SOUZA	Retira do conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário "o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato nos últimos cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação".	Prejudicada
58	Deputada TEREZA CRISTINA	Prevê que a compensação que a União e os entes da Administração Federal Indireta podem fazer de haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários abrange multas e valores decorrentes de procedimentos em tramitação perante o poder concedente. Ademais, inclui, na referida compensação, os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União, desde que haja acordo entre as partes no processo judicial em curso.	A emenda geraria insegurança jurídica, pois pode afetar valores sub judice.
59	Deputada TEREZA CRISTINA	No caput do art. 22 da MP, acrescenta a previsão de que os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro futuros em contratos não alcançados por esta MP continuarão sendo conduzidos pelo órgão/entidade competente. No § 2º, acrescenta que cabe ao órgão/entidade competente, quando for o caso, realizar os reequilíbrios pelo período necessário para compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste.	O texto da MP é suficientemente claro no sentido de garantir a permanência das atribuições das agências no que diz respeito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

303

Nº	Autor	Descrição	Análise
60	Deputada TEREZA CRISTINA	Dispõe que o termo aditivo referente às prorrogações poderá prever o levantamento e o tratamento dos passivos existentes no contrato de concessão a ser prorrogado, estabelecendo prazo final para sua correção, cujo cumprimento pela concessionária encerrará os questionamentos administrativos e judiciais em relação a tais passivos.	Proposta interfere em processos administrativos e judiciais destinados a, por exemplo, a aplicação de multas (funciona como uma espécie de "TAC") e cria situação favorável ao risco moral.
61	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Alteração do caput do art. 12 da MP para constar que a "minuta" do termo aditivo deverá ser encaminhada "previamente para apreciação" do TCU.	Não é necessário o ajuste no artigo. No fluxo processual da prorrogação, já está previsto o envio ao TCU dos documentos relevantes após a consulta pública e antes da conclusão do processo.
62	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos. Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.	Proposta gera grande rigidez para prorrogação de contratos. Além dos critérios de elegibilidade para prorrogação, o órgão ou entidade competente deverá fundamentar os benefícios de se realizar prorrogação em face de nova licitação. A prorrogação também trará as melhores práticas regulatórias que permitirão maior rigor para cumprimento das cláusulas contratuais.
63	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Determina um percentual mínimo (20%) de capacidade de transporte para terceiros a ser disponibilizada nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário.	A necessidade de adoção de obrigação de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros pode variar entre diferentes concessões. Por isso, a redação está aberta para avaliação pelo poder público a depender das condições específicas de cada malha.

304

Nº	Autor	Descrição	Análise
64	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Promove alterações no art. 6º da MP, que trata da prorrogação antecipada. No § 1º, diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada. No § 2º, II, acrescenta alínea para incluir no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original. Inclui novo parágrafo no art. 6º da MP, para prever que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.	O prazo estipulado para solicitação da prorrogação antecipada é adequado para realização dos estudos. Contratualmente, o concessionário já deve manter e realizar investimentos em todos os trechos pertencentes à concessão. É necessário buscar um equilíbrio tarifário e retorno do investimento para manter a concessão equilibrada e viável.
65	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos.	Proposta gera grande rigidez para prorrogação de contratos. Além dos critérios de elegibilidade para prorrogação, o órgão ou entidade competente deverá fundamentar os benefícios de se realizar prorrogação em face de nova licitação. A prorrogação também trará as melhores práticas regulatórias que permitirão maior rigor para cumprimento das cláusulas contratuais.
66	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.	A medida restringe a implementação da prorrogação, podendo inviabilizá-la na prática.
67	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.	A medida restringe a implementação da prorrogação, podendo inviabilizá-la na prática

Nº	Autor	Descrição	Análise
68	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Inclui no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original.	A medida é extremamente restritiva e pode se mostrar antieconômica (especialmente o resgate de todos os trechos originais das concessões ferroviárias).
69	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.	É necessário buscar um equilíbrio tarifário e retorno do investimento para manter a concessão equilibrada e viável.
70	Deputada JOZI ARAÚJO	Altera o art. 176 da Lei nº 6.404/76, para prever que "a empresa constituída na forma de sociedade anônima de natureza pública ou privada fica obrigada a proceder anualmente o inventário patrimonial com sua devida avaliação e depreciação" e que "a empresa que fizer a auditoria financeira e contábil fica impedida de realizar o inventário patrimonial e sua avaliação, mesmo que de maneira consorciada".	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP.
71	Deputado WEVERTON ROCHA	Altera o art. 16 da Lei nº 12.587/2012, para prever que, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP.

Nº	Autor	Descrição	Análise
72	Deputado AFONSO FLORENCE	Prevê que os investimentos incluídos com a prorrogação antecipada serão estritamente vinculados ao objeto da parceria.	A proposta contradiz a lógica do art. 9º e do art. 24 da MP.
73	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que as prorrogações e relições da MP também se aplicam às demais concessões de transporte vigentes.	A medida retira a força apreciativa do PPI para a relição e prorrogação dos contratos de parceria no setor de transportes.
74	Deputado AFONSO FLORENCE	Retira a menção à observância do cronograma de investimentos no tocante às diretrizes ambientais que devem constar dos estudos técnicos, quando exigíveis.	A redação original é mais adequada, pois permite que se faça a correspondência das licenças com a realização gradual dos investimentos.
75	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera a definição de "relição", para acrescentar que ela ocorrerá quando esgotadas todas as possibilidades de acordo para cumprimento das responsabilidades assumidas pelo concessionário no contrato de concessão.	A medida poderá permitir que se façam acordos que alterem, inclusive, as condições originais do contrato, que é o que não se pretende permitir pela MP (em razão do risco moral).
76	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que a MP estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relição dos contratos de parceria atualmente em vigor.	A MP deve permitir a adoção da prorrogação para contratos vigentes e futuros, como uma norma abstrata e geral.
77	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera o § 1º do art. 25 da Lei nº 8.987/95, para prever que a concessionária possa contratar com terceiros apenas o desenvolvimento de atividades acessórias ao serviço concedido.	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP.
78	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Inclui novo parágrafo ao art. 25 da MP, para dispor que caberá à AGU, em conjunto com o órgão/entidade competente, o acompanhamento do procedimento arbitral ou do procedimento alternativo de solução de controvérsias, bem como a autorização de acordos e transações envolvendo os direitos patrimoniais disponíveis.	As agências já contam com procuradorias especializadas, sendo os procuradores integrantes da AGU. De fato, a proposta alteraria a divisão interna de tarefas na AGU, definida pela própria instituição.
79	Deputado AFONSO FLORENCE	Determina medidas de transparência dos atos relativos às prorrogações e relições.	As comunicações sobre contratos de parceria seguem o que já dispõe a Constituição e a Lei 13.334/16.

307

Nº	Autor	Descrição	Análise
80	Senador RICARDO FERRAÇO	<p>Inclui o seguinte parágrafo ao art. 9º da MP: "Quando o órgão ou a entidade competente considere de interesse público e com o objetivo de assegurar a utilidade estrutural do sistema ferroviário do país, os prestadores de serviço de transporte ferroviário que tiverem mais de uma concessão em vigor não poderão requerer a prorrogação do prazo contratual se as obrigações assumidas neste contrato de concessão ou em outro contrato não estiverem cumpridas regularmente, salvo se a inadimplência seja tratada na renovação do prazo contratual ou a concessão do trecho seja obrigatoriamente submetida ao processo de relicitação."</p> <p>Altera a redação do inciso II do art. 15, para prever que, no termo aditivo da relicitação, conste a indenização pelo contratado em favor do órgão/entidade competente pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento de obrigações vencidas no trecho requerido para a relicitação.</p>	<p>Proposta gera grande rigidez para prorrogação de contratos. Além dos critérios de elegibilidade para prorrogação, o órgão ou entidade competente deverá fundamentar os benefícios de se realizar prorrogação em face de nova licitação. A prorrogação também trará melhores práticas regulatórias que permitirão maior rigor para cumprimento das cláusulas contratuais. Na relicitação está previsto o abatimento de eventual indenização devida, das multas e outras somas devidas pelo anterior contratado à Administração, muitas delas devidas por descumprimento de obrigações contratuais.</p>
81	Senador PAULO BAUER	<p>Dispõe que a possibilidade de o órgão/entidade competente buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor fica condicionada à restrição do investimento ao âmbito da malha sob responsabilidade do próprio concessionário.</p> <p>Prevê que os valores da compensação sejam utilizados para o investimento, diretamente pelos concessionários, em malha objeto de sua outorga.</p>	<p>Quando necessário, o órgão ou a entidade competente poderá propor soluções que ultrapassem o estrito escopo do objeto de parceria, de forma solucionar problemas para todo o sistema, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública</p>
82	Deputado EDINHO BEZ	<p>Suprime do art. 20 da MP, que determina que a exclusividade quanto ao objeto das concessões outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ dê-se nos termos do edital e do contrato.</p>	<p>A disposição da MP é importante para dar harmonia quanto à exigência do direito de passagem.</p>
83	Senador PAULO ROCHA	<p>Diminui para 80% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.</p>	<p>O parâmetro originalmente proposto se mostra razoável e sua restrição não traz benefícios para a qualidade dos serviços.</p>

Nº	Autor	Descrição	Análise
84	Senador PAULO ROCHA	Retira a expressão "quando couber" do inciso I do art. 10 da MP, de modo a sempre garantir a disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros.	A proposta retira a flexibilidade de se exigir a disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, conforme a real característica da via.
85	Senador PAULO ROCHA	Inclui novo inciso ao art. 4º da MP, para prever o conceito de "Investimento".	O conceito proposto restringe, por exemplo, o "investimento" em malhas <i>green field</i> (ao prever que somente poderia haver investimentos na infraestrutura "existente").
86	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui, no caput do art. 24 da MP, a possibilidade de compensação com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte rodoviário. Quanto ao setor ferroviário, retira do caput a expressa menção a haveres e deveres oriundos de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos. Quanto ao § 1º, passa a permitir a utilização dos valores do caput para novos investimentos em geral que sejam de interesse da administração pública. Quanto ao § 2º, passa a incluir na compensação do caput valores relacionados a multas e outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.	A primeira parte da emenda é salutar, pois estende ao setor rodoviário direito assegurado ao setor ferroviário, o qual trará investimentos e reduzirá o passivo de processos administrativos de cobrança de multas. A segunda parte da emenda geraria insegurança jurídica, pois poderia afetar valores sub judice.
87	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui dispositivo nas "Disposições Finais" para prever que as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo contratado em contratos de parceria no setor rodoviário poderão ser convertidas em novos investimentos, sendo necessário, para tanto, a realização de um estudo técnico.	A proposta é conveniente, pois soa mais adequado que a compensação de haveres e deveres com posterior realização de investimentos seja alvo de estudo que fundamente a decisão, dando transparência ao ato.
88	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Diminui para 25% a faixa inicial de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.	O intervalo originalmente proposto mostra-se razoável.
89	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Suprime o inciso II do § 4º do art. 15 da MP. Assim, os acionistas da Sociedade de Propósito Específico (SPE) titulares de, no mínimo, 20% do capital votante não ficam proibidos de participar da relicitação.	A disposição da MP é uma medida destinada a evitar o "risco moral" por parte dos anteriores concessionários.

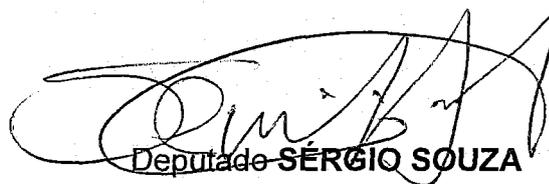
Nº	Autor	Descrição	Análise
90	Deputado HERÁCLITO FORTES	Prevê que conste, no termo aditivo da relicitação, a suspensão das obrigações de pagamento das contribuições ao sistema vencidas e vincendas.	A emenda pode premiar o mau comportamento das empresas que ofereceram propostas irreais apenas para ganhar a concessão, na expectativa de poder renegociar os contratos futuramente. Evitar que essas empresas possam ser favorecidas por esse comportamento é fundamental para aumentar a qualidade da disputa nas futuras licitações em nosso país.

### Conclusão

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 752, de 2016, 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. Ficam prejudicadas as emendas 54 a 57 em função do disposto no parágrafo único do art. 43 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Com relação às emendas, voto pela aprovação das de nº 8, 10, 24, 33, 34, 35, 36, 37, 42, 47, 48, 49, 86 e 87, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das emendas nº 1 a 7, 9, 11 a 23, 25 a 32, 38 a 41, 43 a 46, 50 a 53, 58 a 60 a 85, 88 a 90.

É o voto.

Sala da Comissão, em            de            de 2017.

  
Deputado **SÉRGIO SOUZA**  
Relator

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO À MEDIDA PROVISÓRIA 752 DE 2016

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º** Esta Lei estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a 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 dá outras providências.

**Art. 2º** As prorrogações e as relicitações de que trata esta Lei se aplicam apenas aos empreendimentos públicos prévia e especificamente qualificados para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

**Art. 3º** O Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidade competentes, adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

**Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se:

I - prorrogação contratual - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste; e

III - relicitação - procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

## CAPÍTULO II

## DA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

**Art. 5º** A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Lei.

§ 1º As prorrogações previstas no **caput** poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria, estando sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, os pedidos de prorrogação contratual deverão ser manifestados formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de vinte e quatro meses do término do contrato originalmente firmado.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei, e desde que já não tenham sido prorrogados anteriormente, os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato.

**Art. 6º** A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de cinco anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por três anos ou das metas de segurança definidas no contrato, por quatro anos.

**Art. 7º** Os termos aditivos de prorrogação aos contratos de parceria deverão conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

**Art. 8º** Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação de que trata o Art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput**:

I - o programa dos novos investimentos, quando 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; e
- VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2º A formalização das prorrogações dos contratos de parceria dependerá de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

**Art. 9º.** Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; e

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.

III - pela garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros outorgados pela ANTT, compatível com a demanda projetada, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, desde que por contrato prévio entre as partes.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte deverão ser fixados para cada ano de vigência do contrato de parceria prorrogado e caberá ao órgão ou à entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

§ 2º Os planos de investimentos pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante a anuência prévia do órgão ou da entidade competente, os planos de investimentos serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I deste artigo será determinado ao contratado pelo Poder Concedente.

**Art. 10.** As prorrogações de que trata o art. 5º deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com os estudos referidos no art. 8º.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

**Art. 11.** Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o Art. 8º e, quando for o caso, os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º, serão, com o termo aditivo de prorrogação contratual, encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

**Art. 12.** No âmbito das prorrogações dos contratos de parcerias previstos nesta Lei e sempre com a finalidade de viabilizar os planos de investimento objeto das referidas prorrogações, os parceiros poderão contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venha a emitir.

**Parágrafo Único.** O parceiro deverá dar ciência ao órgão ou entidade competente das operações referidas no caput em até 60 (sessenta) dias, de maneira a permitir ao órgão ou entidade competente realizar o monitoramento da capacidade financeira do parceiro, visando a sustentabilidade e continuidade da prestação do serviço público.

### CAPÍTULO III

#### DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DOS CONTRATOS 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 no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

**Art. 14.** A relicitação de que trata o art. 13 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 ficará 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 art. 38, § 3º, 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 irretroatável, 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.

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

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, ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado.

§ 4º Não se aplicam aos contratos de parceria especificamente qualificados 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 pelo § 1º do art. 20.

**Art. 15.** A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a aderência irrevogável e irretratável 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; e

III - o compromisso arbitral entre as partes que preveja a 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 poderá constar do termo aditivo de que trata o **caput** 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 serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação; e

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.

§ 2º Dos valores de que trata o inciso I do § 1º deverão ser abatidas as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente, 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 será condição para o início do novo contrato de parceria.

**Art. 16** Ficam 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; e

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 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; e
- III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

**Art. 17.** O órgão ou a entidade competente promoverá os estudos necessários de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar a sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

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

- 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; e
- 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 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 a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação, as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

317

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

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

§ 1º Persistindo o desinteresse de potenciais licitantes ou não concluído o processo de relicitação no prazo de vinte e quatro meses, contados da data de qualificação de que trata o art. 2º, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando-se 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 poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

#### CAPÍTULO IV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 21.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.” (NR)

“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....” (NR)

**Art 22.** As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, adequação, aprimoramento ou ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

**Art. 23.** Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

**Art. 24.** As disposições desta Lei não obstatam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Lei.

§ 1º A inclusão de investimentos não previstos no contrato original e não realizados na forma estabelecida nesta Lei continuará sendo possível pelos mecanismos regulamentares do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Lei os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, definida como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria destinada a compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste, quando cabível, conforme regras contratuais, editalícias ou regulamentares.

§ 3º Nos contratos de parceria do setor rodoviário, no exercício das atribuições previstas no caput deste artigo, os órgãos ou entidades competentes ficam autorizados a promover alterações nos programas de investimento previstos nos contratos de parceria de forma a adequá-los aos níveis atuais de demanda pelas obras ou serviços que estejam em desacordo com as projeções que orientam o respectivo edital, ou quando sua realização seja desnecessária para a manutenção dos níveis de serviço exigidos, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da relação mediante a aplicação dos fatores de redução ou incremento tarifário originalmente estabelecidos no contrato.

§ 4º As hipóteses de alteração autorizadas na conformidade do § 3º serão implementadas por acordo entre as partes, formalizado por termo aditivo ao contrato de parceria que deverá dispor sobre o novo cronograma de realização dos investimentos de ampliação de capacidade, mantidas as intervenções obrigatórias e especificações mínimas, as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato.

**Art. 25.** O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

**Art. 26** O órgão ou a entidade competente fica autorizada a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações do todo ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação do todo ou de partes resultantes da cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos respectivos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no art. 82, **caput**, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

**Art. 27.** Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, não arrendados, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

**Art. 28.** Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do Poder Concedente.

§ 1º A previsão de que trata o **caput** estará condicionada à apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexecuibilidade econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.

§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

**Art. 29.** Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário.

§ 1º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** os valores já inscritos em dívida ativa da União.

§ 2º Os valores apurados com base no **caput** poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e sub concessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 3º A parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização.

§ 4º O órgão ou entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo se valer para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

**Art. 30.** As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no **caput**.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pelo parceiro privado, e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se direitos patrimoniais disponíveis para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Lei.

**Art. 31.** Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação serviço.

**Art. 32.** Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente, conforme regulamento.

**Art. 33.** Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo Único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o caput, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

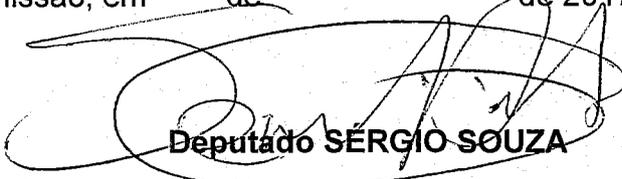
**Art. 34** As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil, e as entidades governamentais de fomento somente responderão a dano ambiental nos contratos de parceria, se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano causado.

Parágrafo único. As entidades referidas no caput serão subsidiariamente responsáveis por reparar o dano para o qual tenham contribuído, no limite da sua participação na ocorrência do referido dano.

**Art. 35.** Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

**Art. 36.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2017.

  
Deputado SÉRGIO SOUZA

Relator



## **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO** (à MPV nº 752, de 2016)

**RELATOR: Deputado Sergio Souza**

Após a entrega de meu relatório em 04/04/2017, tive a oportunidade de receber novas contribuições que, acredito, aprimoram o texto inicial.

A primeira alteração diz respeito ao acréscimo, ao § 2º do art. 26, de um novo inciso que incorpora explicitamente a hipótese de o governo federal desmembrar parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros. Um exemplo de empreendimento que requer este desmembramento é o chamado “Trem Intercidades”, que ligará São Paulo a Americana (SP).

Gostaria de rever a justificativa para a redação do art. 22. Optei, na última redação adotada, por ser explícito em relação ao afastamento do disposto nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei de licitações.

Revi também o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 24, que trata de revisões contratuais no âmbito do órgão ou entidade competente. A premissa, mais uma vez, é a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do contrato, sem ganhos ou perdas de longo prazo seja para os concessionários, seja para a sociedade.

Ainda no art. 24, aperfeiçoei a redação que conferia ao órgão competente o poder de alterar os programas de investimento nos contratos de concessão rodoviária, a fim de, aqui também, corrigir problemas de fluxo de caixa de curto prazo neste segmento. Dado que se trata de um problema conjuntural, limitamos a reprogramação aos investimentos contratados nos primeiros doze anos da concessão.

Em qualquer hipótese, não se aplicam as reprogramações previstas no art. 24 aos casos em que já tenha sido instaurado processo de caducidade.

Estabeleci também no art. 24, como regra geral, que o poder competente poderá revisar os contratos quando houver transferência de controle acionário da Sociedade de Propósito Específico (SPE).

Já no inciso III do art. 9º, no qual se prevê a disponibilização de capacidade mínima a terceiros, incluí o comando de que o contrato prévio entre as partes deve garantir remuneração pela capacidade contratada.

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 752, de 2016, 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. Ficam prejudicadas as emendas 54 a 57 em função do disposto no parágrafo único do art. 43 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Com relação às emendas, voto pela aprovação das de nº 8, 10, 24 a 26, 33 a 37, 42, 47, 48, 49, 86 e 87, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das emendas nº 1 a 7, 9, 11 a 23, 27 a 32, 38 a 41, 43 a 46, 50 a 53, 58 a ~~60~~ a 85, 88 a 90.



# PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO À MEDIDA PROVISÓRIA 752 DE 2016

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º** Esta Lei estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a 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 dá outras providências.

**Art. 2º** As prorrogações e as relicitações de que trata esta Lei se aplicam apenas aos empreendimentos públicos prévia e especificamente qualificados para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

**Art. 3º** O Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidades competentes, adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

**Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se:

I - prorrogação contratual - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste; e

328

III - relicitação - procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

## CAPÍTULO II

### DA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

**Art. 5º** A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Lei.

§ 1º As prorrogações previstas no **caput** poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria, estando sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, os pedidos de prorrogação contratual deverão ser manifestados formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de vinte e quatro meses do término do contrato originalmente firmado.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei, e desde que já não tenham sido prorrogados anteriormente, os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato.

**Art. 6º** A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de cinco anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de

produção e de segurança definidas no contrato, por três anos ou das metas de segurança definidas no contrato, por quatro anos.

**Art. 7º** Os termos aditivos de prorrogação aos contratos de parceria deverão conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

**Art. 8º** Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação de que trata o Art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput**:

I - o programa dos novos investimentos, quando 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; e

VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2º A formalização das prorrogações dos contratos de parceria dependerá de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

**Art. 9º.** Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; e

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.

III – pela garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros outorgados pela ANTT, compatível com a demanda projetada, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, desde que por contrato prévio entre as partes que garanta remuneração pela capacidade contratada.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte deverão ser fixados para cada ano de vigência do contrato de parceria prorrogado e caberá ao órgão ou à entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

§ 2º Os planos de investimentos pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante a anuência prévia do órgão ou da entidade competente, os planos de investimentos serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I deste artigo será determinado ao contratado pelo Poder Concedente.

**Art. 10.** As prorrogações de que trata o art. 5º deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com os estudos referidos no art. 8º.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

**Art. 11.** Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o Art. 8º e, quando for o caso, os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º, serão, com o termo aditivo de prorrogação contratual, encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

**Art. 12.** No âmbito das prorrogações dos contratos de parcerias previstos nesta Lei e sempre com a finalidade de viabilizar os planos de investimento objeto das referidas prorrogações, os parceiros poderão contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venha a emitir.

Parágrafo Único. O parceiro deverá dar ciência ao órgão ou entidade competente das operações referidas no caput em até 60 (sessenta) dias, de maneira a permitir ao órgão ou entidade competente realizar o monitoramento da capacidade financeira do parceiro, visando a sustentabilidade e continuidade da prestação do serviço público.

### CAPÍTULO III

#### DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DOS CONTRATOS 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 no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

**Art. 14.** A relicitação de que trata o art. 13 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 ficará 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 art. 38, § 3º, 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 irretroatável, 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.

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 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, ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado.

§ 4º Não se aplicam aos contratos de parceria especificamente qualificados 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 pelo § 1º do art. 20.

**Art. 15.** A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, 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; e

III - o compromisso arbitral entre as partes que preveja a 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 poderá constar do termo aditivo de que trata o **caput** 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 serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação; e

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.

§ 2º Dos valores de que trata o inciso I do § 1º deverão ser abatidas as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente, 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 será condição para o início do novo contrato de parceria.

**Art. 16** Ficam 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; e

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 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; e

III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

**Art. 17.** O órgão ou a entidade competente promoverá os estudos necessários de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar a sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

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

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; e

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 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 a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação, as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

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

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

§ 1º Persistindo o desinteresse de potenciais licitantes ou não concluído o processo de relicitação no prazo de vinte e quatro meses, contados da data de qualificação de que trata o art. 2º, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando-se 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 poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

#### CAPÍTULO IV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 21.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....

.....

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;

.....

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.” (NR)

.....

“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de

335

infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....” (NR)

**Art. 22.** As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, adequação, aprimoramento ou ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

**Art. 23.** Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

**Art. 24.** As disposições desta Lei não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Lei.

§ 1º A inclusão de investimentos não previstos no contrato original e não realizados na forma estabelecida nesta Lei continuará sendo possível pelos mecanismos regulamentares do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Lei os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, definida como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria destinada a compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste, quando cabível, conforme regras contratuais, editalícias ou regulamentares.

§ 3º Admitir-se-á, nos contratos de parceria nos setores rodoviário e aeroportuário vigentes até a data de publicação desta Lei e em relação aos quais os contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente, a revisão contratual extraordinária pelo órgão ou entidade competente, uma única vez, nos termos de regulamentação específica que definirá:

I – os termos e condições, para os contratos de parcerias no setor aeroportuário, da reprogramação do cronograma de pagamentos da bonificação de outorga, observados os seguintes requisitos:

- a) apresentação, pelo contratado, de pagamento antecipado de parcela dos valores das contribuições fixas;
- b) manutenção do valor presente líquido das outorgas originalmente assumidas;
- c) limitação, do saldo da reprogramação, aos valores das contribuições fixas antecipadas, durante o período remanescente do contrato; e

d) limitação, de cada parcela de contribuição reprogramada, a até 50% (cinquenta por cento) acima do valor da parcela da contribuição originalmente pactuada para cada exercício.

II – os termos e condições, para os contratos de parceria no setor rodoviário, da reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumidos, estendendo-o para até doze anos da data de assinatura dos respectivos contratos originais, observadas as intervenções obrigatórias e especificações mínimas, as exigências mínimas de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a aplicação dos fatores de redução ou incremento tarifário originalmente estabelecidos.

§ 4º A revisão contratual extraordinária de que trata o § 3º somente poderá ser promovida em até dois anos da publicação desta Lei.

§ 5º A revisão contratual extraordinária de que trata o § 3º não se aplica à hipótese em que já tenha sido instaurado processo de caducidade em face do contratado pelo órgão ou entidade competente.

§ 6º O órgão ou entidade competente poderá autorizar a revisão contratual extraordinária mediante a transferência do controle acionário da sociedade de propósito específico – SPE.

**Art. 25.** O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

**Art. 26** O órgão ou a entidade competente fica autorizada a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações do todo ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação do todo ou de partes resultantes da cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos respectivos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no art. 82, **caput**, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

**Art. 27.** Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

**Art. 28.** Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do Poder Concedente.

§ 1º A previsão de que trata o **caput** estará condicionada à apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexequibilidade econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.

§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

**Art. 29.** Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

§ 1º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** os valores já inscritos em dívida ativa da União.

§ 2º Os valores apurados com base no **caput** poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 3º A parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização.

§ 4º O órgão ou entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo se valer para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

**Art. 30.** As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no **caput**.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pelo parceiro privado, e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se direitos patrimoniais disponíveis para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Lei.

**Art. 31.** Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

**Art. 32.** Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente, conforme regulamento.

**Art. 33.** Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo Único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o caput, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

**Art. 34** As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil, e as entidades governamentais de fomento somente responderão a dano ambiental nos contratos de parceria, se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano causado.

Parágrafo único. As entidades referidas no caput serão subsidiariamente responsáveis por reparar o dano para o qual tenham contribuído, no limite da sua participação na ocorrência do referido dano.

**Art. 35.** Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

**Art. 36.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2017.

  
Deputado SÉRGIO SOUZA

Relator

340

## COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

(à MPV nº 752, de 2016)

**RELATOR: Deputado Sergio Souza**

Na reunião do dia 05/04/2017, o rico debate havido na Comissão Mista me convenceu da necessidade de introduzir duas mudanças relevantes no projeto de lei de conversão.

Primeiro, alteramos o § 6º do art. 24, vinculando a revisão contratual extraordinária, cujo inadimplemento decorra de ação ou omissão do concessionário, somente no caso de transferência de controle acionário da SPE. Esta foi uma contribuição do ilustre Deputado José Carlos Aleluia, que torna mais consistente este instrumento de revisão.

Segundo, removemos a exigência de contrato prévio entre as partes para a garantia do direito de passagem. Neste caso, foi de inestimável importância, a lúcida contribuição da Senadora Lucia Vânia e do líder do governo no Senado, Senador Romero Jucá.

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 752, de 2016, 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. Ficam prejudicadas as emendas 54 a 57 em função do disposto no parágrafo único do art. 43 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Com relação às emendas, voto pela aprovação das de nº 8, 10, 24 a 26, 33 a 37, 42, 47, 48, 49, 86 e 87, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição das demais emendas.



341

# PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO À MEDIDA PROVISÓRIA 752 DE 2016

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º** Esta Lei estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a 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 dá outras providências.

**Art. 2º** As prorrogações e as relicitações de que trata esta Lei se aplicam apenas aos empreendimentos públicos prévia e especificamente qualificados para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

**Art. 3º** O Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidades competentes, adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

**Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se:

I - prorrogação contratual - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste; e

342

III - relicitação - procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

## CAPÍTULO II

### DA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

**Art. 5º** A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Lei.

§ 1º As prorrogações previstas no **caput** poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria, estando sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, os pedidos de prorrogação contratual deverão ser manifestados formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de vinte e quatro meses do término do contrato originalmente firmado.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei, e desde que já não tenham sido prorrogados anteriormente, os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato.

**Art. 6º** A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de cinco anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de

343

produção e de segurança definidas no contrato, por três anos ou das metas de segurança definidas no contrato, por quatro anos.

**Art. 7º** Os termos aditivos de prorrogação aos contratos de parceria deverão conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

**Art. 8º** Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação de que trata o Art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput**:

- I - o programa dos novos investimentos, quando 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; e
- VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2º A formalização das prorrogações dos contratos de parceria dependerá de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

**Art. 9º.** Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; e

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.

344

III – pela garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros outorgados pela ANTT, compatível com a demanda projetada, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte deverão ser fixados para cada ano de vigência do contrato de parceria prorrogado e caberá ao órgão ou à entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

§ 2º Os planos de investimentos pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante a anuência prévia do órgão ou da entidade competente, os planos de investimentos serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I deste artigo será determinado ao contratado pelo Poder Concedente.

**Art. 10.** As prorrogações de que trata o art. 5º deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com os estudos referidos no art. 8º.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

**Art. 11.** Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o Art. 8º e, quando for o caso, os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º, serão, com o termo aditivo de prorrogação contratual, encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

**Art. 12.** No âmbito das prorrogações dos contratos de parcerias previstos nesta Lei e sempre com a finalidade de viabilizar os planos de investimento objeto das referidas prorrogações, os parceiros poderão contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venha a emitir.

Parágrafo Único. O parceiro deverá dar ciência ao órgão ou entidade competente das operações referidas no caput em até 60 (sessenta) dias, de maneira a permitir ao órgão ou entidade competente realizar o monitoramento da capacidade financeira do parceiro, visando a sustentabilidade e continuidade da prestação do serviço público.

345

### CAPÍTULO III

#### DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DOS CONTRATOS 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 no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

**Art. 14.** A relicitação de que trata o art. 13 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 ficará 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 art. 38, § 3º, 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 irretratável, 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.

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 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, ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado.

346

§ 4º Não se aplicam aos contratos de parceria especificamente qualificados 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 pelo § 1º do art. 20.

**Art. 15.** A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, 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; e

III - o compromisso arbitral entre as partes que preveja a 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 poderá constar do termo aditivo de que trata o **caput** 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 serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação; e

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.

§ 2º Dos valores de que trata o inciso I do § 1º deverão ser abatidas as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente, 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 será condição para o início do novo contrato de parceria.

**Art. 16** Ficam 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; e

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 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; e

III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

**Art. 17.** O órgão ou a entidade competente promoverá os estudos necessários de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar a sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

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

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; e

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 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.

348

§ 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 a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação, as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

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

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

§ 1º Persistindo o desinteresse de potenciais licitantes ou não concluído o processo de relicitação no prazo de vinte e quatro meses, contados da data de qualificação de que trata o art. 2º, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando-se 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 poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

## CAPÍTULO IV

### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 21.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....

.....

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;

.....

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.” (NR)

.....

“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de

349

infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

....." (NR)

**Art. 22.** As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, adequação, aprimoramento ou ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

**Art. 23.** Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

**Art. 24.** As disposições desta Lei não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Lei.

§ 1º A inclusão de investimentos não previstos no contrato original e não realizados na forma estabelecida nesta Lei continuará sendo possível pelos mecanismos regulamentares do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Lei os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, definida como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria destinada a compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste, quando cabível, conforme regras contratuais, editalícias ou regulamentares.

§ 3º Admitir-se-á, nos contratos de parceria nos setores rodoviário e aeroportuário vigentes até a data de publicação desta Lei e em relação aos quais os contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente, a revisão contratual extraordinária pelo órgão ou entidade competente, uma única vez, nos termos de regulamentação específica que definirá:

I – os termos e condições, para os contratos de parcerias no setor aeroportuário, da reprogramação do cronograma de pagamentos da bonificação de outorga, observados os seguintes requisitos:

- a) apresentação, pelo contratado, de pagamento antecipado de parcela dos valores das contribuições fixas;
- b) manutenção do valor presente líquido das outorgas originalmente assumidas;
- c) limitação, do saldo da reprogramação, aos valores das contribuições fixas antecipadas, durante o período remanescente do contrato; e

350

d) limitação, de cada parcela de contribuição reprogramada, a até 50% (cinquenta por cento) acima do valor da parcela da contribuição originalmente pactuada para cada exercício.

II – os termos e condições, para os contratos de parceria no setor rodoviário, da reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumidos, estendendo-o para até doze anos da data de assinatura dos respectivos contratos originais, observadas as intervenções obrigatórias e especificações mínimas, as exigências mínimas de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a aplicação dos fatores de redução ou incremento tarifário originalmente estabelecidos.

§ 4º A revisão contratual extraordinária de que trata o § 3º somente poderá ser promovida em até dois anos da publicação desta Lei.

§ 5º A revisão contratual extraordinária de que trata o § 3º não se aplica à hipótese em que já tenha sido instaurado processo de caducidade em face do contratado pelo órgão ou entidade competente.

§ 6º Quando a incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras decorrerem direta ou indiretamente de ação ou omissão do contratado, seus controladores, coligadas ou controladas, a revisão contratual extraordinária poderá ser feita apenas mediante transferência do controle acionário da sociedade de propósito específico – SPE.

**Art. 25.** O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

**Art. 26** O órgão ou a entidade competente fica autorizada a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relitações do todo ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação do todo ou de partes resultantes da cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos respectivos serviços relacionados àqueles bens;

351

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no art. 82, **caput**, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

**Art. 27.** Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

**Art. 28.** Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do Poder Concedente.

§ 1º A previsão de que trata o caput estará condicionada à apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexecuibilidade econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.

352

§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

**Art. 29.** Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

§ 1º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** os valores já inscritos em dívida ativa da União.

§ 2º Os valores apurados com base no **caput** poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 3º A parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização.

§ 4º O órgão ou entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo se valer para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

**Art. 30.** As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no **caput**.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pelo parceiro privado, e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se direitos patrimoniais disponíveis para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

353

§ 5º Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Lei.

**Art. 31.** Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

**Art. 32.** Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente, conforme regulamento.

**Art. 33.** Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo Único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o caput, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

**Art. 34** As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil, e as entidades governamentais de fomento somente responderão a dano ambiental nos contratos de parceria, se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano causado.

Parágrafo único. As entidades referidas no caput serão subsidiariamente responsáveis por reparar o dano para o qual tenham contribuído, no limite da sua participação na ocorrência do referido dano.

**Art. 35.** Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

**Art. 36.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

  
Deputado SÉRGIO SOUZA

Relator

354



CONGRESSO NACIONAL  
Comissão Mista da Medida Provisória nº 752/2016

## DECISÃO DA COMISSÃO

Brasília, 5 de abril de 2017.

Reunida nos dias 4 e 5 de abril de 2017 a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 752, de 2016, foi aprovado o relatório do Deputado Sergio Souza, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 752, de 2016, 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; ficam prejudicadas as emendas 54 a 57 em função do disposto no parágrafo único do art. 43 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados; com relação às emendas, pela aprovação das de nº 8, 10, 24 a 26, 33 a 37, 42, 47, 48, 49, 86 e 87, na forma do projeto de lei de conversão; e pela rejeição das demais emendas.

Presentes à reunião os Senadores Romero Jucá, Valdir Raupp, Ataídes Oliveira, Hélio José, Ronaldo Caiado, Antonio Carlos Valadares, Cristovam Buarque, Wilder Moraes, Ivo Cassol, Roberto Muniz, Cidinho Santos, Wellington Fagundes, Eduardo Amorim; e os Deputados Pedro Fernandes, Julio Lopes, Jerônimo Goergen, Sergio Souza, Mauro Lopes, Mauro Pereira, Celso Maldaner, Ságuas Moraes, Enio Verri, Décio Lima, Luiz Cláudio, Jaime Martins, Thiago Peixoto, Hugo Leal, José Carlos Aleluia, Márcio Marinho e Vinicius Carvalho.

  
Senador ATAÍDES OLIVEIRA  
Presidente da Comissão Mista

364

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 3, DE 2017  
(PROVENIENTE DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016)**

Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

**CAPÍTULO I**

**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Esta Lei estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a 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 dá outras providências.

**Art. 2º** As prorrogações e as relicitações de que trata esta Lei se aplicam apenas aos empreendimentos públicos prévia e especificamente qualificados para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

**Art. 3º** O Ministério setorial ou as agências reguladoras, na condição de órgão ou entidades competentes, adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

**Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se:

I - prorrogação contratual - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada - alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste; e



III - relicitação - procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

## CAPÍTULO II

### DA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

**Art. 5º** A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Lei.

§ 1º As prorrogações previstas no **caput** poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria, estando sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, os pedidos de prorrogação contratual deverão ser manifestados formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de vinte e quatro meses do término do contrato originalmente firmado.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei, e desde que já não tenham sido prorrogados anteriormente, os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato.

**Art. 6º** A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas nos contratos de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto às concessões rodoviárias, a execução de, no mínimo, oitenta por cento das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente; e

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de cinco anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de



produção e de segurança definidas no contrato, por três anos ou das metas de segurança definidas no contrato, por quatro anos.

**Art. 7º** Os termos aditivos de prorrogação aos contratos de parceria deverão conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

**Art. 8º** Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação de que trata o Art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput**:

I - o programa dos novos investimentos, quando 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; e

VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2º A formalização das prorrogações dos contratos de parceria dependerá de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

**Art. 9º.** Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; e

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.



III – pela garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros outorgados pela ANTT, compatível com a demanda projetada, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte deverão ser fixados para cada ano de vigência do contrato de parceria prorrogado e caberá ao órgão ou à entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

§ 2º Os planos de investimentos pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante a anuência prévia do órgão ou da entidade competente, os planos de investimentos serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I deste artigo será determinado ao contratado pelo Poder Concedente.

**Art. 10.** As prorrogações de que trata o art. 5º deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com os estudos referidos no art. 8º.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

**Art. 11.** Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o Art. 8º e, quando for o caso, os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º, serão, com o termo aditivo de prorrogação contratual, encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

**Art. 12.** No âmbito das prorrogações dos contratos de parcerias previstos nesta Lei e sempre com a finalidade de viabilizar os planos de investimento objeto das referidas prorrogações, os parceiros poderão contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venha a emitir.

Parágrafo Único. O parceiro deverá dar ciência ao órgão ou entidade competente das operações referidas no caput em até 60 (sessenta) dias, de maneira a permitir ao órgão ou entidade competente realizar o monitoramento da capacidade financeira do parceiro, visando a sustentabilidade e continuidade da prestação do serviço público.



### CAPÍTULO III

#### DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DOS CONTRATOS 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 no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

**Art. 14.** A relicitação de que trata o art. 13 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 ficará 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 art. 38, § 3º, 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 irretroatável, 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.

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 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, ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado.



§ 4º Não se aplicam aos contratos de parceria especificamente qualificados 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 pelo § 1º do art. 20.

**Art. 15.** A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, 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; e

III - o compromisso arbitral entre as partes que preveja a 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 poderá constar do termo aditivo de que trata o **caput** 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 serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação; e

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.

§ 2º Dos valores de que trata o inciso I do § 1º deverão ser abatidas as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente, 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 será condição para o início do novo contrato de parceria.

**Art. 16** Ficam 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; e

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 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; e

III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

**Art. 17.** O órgão ou a entidade competente promoverá os estudos necessários de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar a sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

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

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;

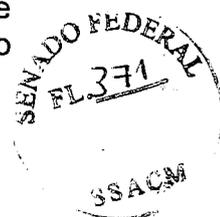
V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; e

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 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 a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação, as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

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

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

§ 1º Persistindo o desinteresse de potenciais licitantes ou não concluído o processo de relicitação no prazo de vinte e quatro meses, contados da data de qualificação de que trata o art. 2º, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando-se 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 poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

#### CAPÍTULO IV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 21.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....  
.....  
IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;

.....  
XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.” (NR)

.....  
“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de



infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....” (NR)

**Art. 22.** As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, adequação, aprimoramento ou ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

**Art. 23.** Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

**Art. 24.** As disposições desta Lei não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Lei.

§ 1º A inclusão de investimentos não previstos no contrato original e não realizados na forma estabelecida nesta Lei continuará sendo possível pelos mecanismos regulamentares do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Lei os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, definida como a alteração do prazo de vigência do contrato de parceria destinada a compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste, quando cabível, conforme regras contratuais, editalícias ou regulamentares.

§ 3º Admitir-se-á, nos contratos de parceria nos setores rodoviário e aeroportuário vigentes até a data de publicação desta Lei e em relação aos quais os contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente, a revisão contratual extraordinária pelo órgão ou entidade competente, uma única vez, nos termos de regulamentação específica que definirá:

I – os termos e condições, para os contratos de parcerias no setor aeroportuário, da reprogramação do cronograma de pagamentos da bonificação de outorga, observados os seguintes requisitos:

- a) apresentação, pelo contratado, de pagamento antecipado de parcela dos valores das contribuições fixas;
- b) manutenção do valor presente líquido das outorgas originalmente assumidas;
- c) limitação, do saldo da reprogramação, aos valores das contribuições fixas antecipadas, durante o período remanescente do contrato; e



d) limitação, de cada parcela de contribuição reprogramada, a até 50% (cinquenta por cento) acima do valor da parcela da contribuição originalmente pactuada para cada exercício.

II – os termos e condições, para os contratos de parceria no setor rodoviário, da reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumidos, estendendo-o para até doze anos da data de assinatura dos respectivos contratos originais, observadas as intervenções obrigatórias e especificações mínimas, as exigências mínimas de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a aplicação dos fatores de redução ou incremento tarifário originalmente estabelecidos.

§ 4º A revisão contratual extraordinária de que trata o § 3º somente poderá ser promovida em até dois anos da publicação desta Lei.

§ 5º A revisão contratual extraordinária de que trata o § 3º não se aplica à hipótese em que já tenha sido instaurado processo de caducidade em face do contratado pelo órgão ou entidade competente.

§ 6º Quando a incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras decorrerem direta ou indiretamente de ação ou omissão do contratado, seus controladores, coligadas ou controladas, a revisão contratual extraordinária poderá ser feita apenas mediante transferência do controle acionário da sociedade de propósito específico – SPE.

**Art. 25.** O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

**Art. 26** O órgão ou a entidade competente fica autorizada a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações do todo ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação do todo ou de partes resultantes da cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos respectivos serviços relacionados àqueles bens;



III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no art. 82, **caput**, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

**Art. 27.** Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

**Art. 28.** Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do Poder Concedente.

§ 1º A previsão de que trata o caput estará condicionada à apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexequibilidade econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.



§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

**Art. 29.** Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

§ 1º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** os valores já inscritos em dívida ativa da União.

§ 2º Os valores apurados com base no **caput** poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 3º A parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização.

§ 4º O órgão ou entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo se valer para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

**Art. 30.** As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no **caput**.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pelo parceiro privado, e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se direitos patrimoniais disponíveis para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.



§ 5º Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Lei.

**Art. 31.** Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

**Art. 32.** Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente, conforme regulamento.

**Art. 33.** Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo Único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o caput, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

**Art. 34** As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil, e as entidades governamentais de fomento somente responderão a dano ambiental nos contratos de parceria, se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano causado.

Parágrafo único. As entidades referidas no caput serão subsidiariamente responsáveis por reparar o dano para o qual tenham contribuído, no limite da sua participação na ocorrência do referido dano.

**Art. 35.** Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

**Art. 36.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 5 de abril de 2017.

  
**Senador ATAÍDES OLIVEIRA**  
Presidente

