



PARECER Nº 01, DE 2019 – CN

Da COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019, sobre a Medida Provisória nº 882, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e 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 Infraestrutura de Transportes, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, e dá outras providências.

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I – RELATÓRIO

Esta Comissão Mista se destina a examinar a Medida Provisória (MPV) nº 882, de 2019, que promove as alterações explicitadas na ementa.

A Medida Provisória contém sete artigos. O primeiro deles estende aos servidores, militares e empregados das extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República os efeitos do art. 2º da Lei nº 9.007, 17 de março de 1995, que tornam suas requisições pelo Ministério da Infraestrutura “irrecusáveis”, desde que em exercício no órgão em 1º de janeiro de 2019.

Os arts. 2º a 5º alteram as seguintes Leis:





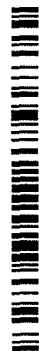
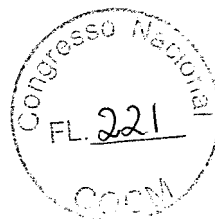
- art. 2º: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- art. 3º: Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
- art. 4º: Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida como Lei dos Portos;
- art. 5º: Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI.

O art. 6º trata das revogações e o último artigo da MPV contém cláusula de vigência imediata.

As alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) visam a modificar a composição e a forma de reunião do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A MPV adicionou um novo § 4º ao art. 10, para determinar que nove ministros integrem a composição do colegiado. Caberá ao Ministro da Infraestrutura a presidência, que antes era do Diretor do Denatran (este passará a ser seu Secretário-Executivo). Além disso, foi inserido um § 5º informando que os Ministros podem ser substituídos por servidores com cargo em nível DAS-6 ou superior, ou oficiais-generais, no caso daqueles representando o Ministério da Defesa.

A MPV alterou, também, a redação do *caput* do art. 10 para suprimir a expressão “tem a seguinte composição”, sem, no entanto, revogar os subsequentes incisos do *caput* que relacionavam quais eram esses representantes.

A MPV prevê, acrescentando um novo artigo ao CTB, que representantes de órgãos ou entidades responsáveis pelas matérias em exame possam participar das reuniões do Contran, porém, sem direito a voto. Por fim, suprime a competência do Contran para ser instância recursal de decisões exaradas por instâncias inferiores do Sistema Nacional de Trânsito, mediante revogação do art. 12, XII.





As alterações da Lei nº 10.233, de 2001, visam a incluir as instalações portuárias na esfera de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Além disso, inclui entre as atribuições do DNIT: implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias; propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a sua destinação; e projetar, acompanhar, e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura.

Determina, ainda, que o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) componha a estrutura organizacional do DNIT.

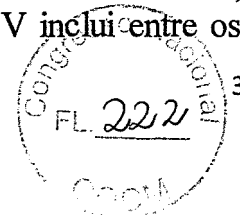
Em relação à Lei dos Portos, as alterações servem para deixar claro que a administração portuária detém competência para fiscalizar ou executar as obras de infraestrutura de proteção e acesso ao porto.

Por fim, as alterações mais substanciais da Medida Provisória dizem respeito à Lei do PPI, que passamos a relatar.

No art. 1º daquela Lei, ficam incluídas “as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico” entre aquelas que podem integrar a carteira do PPI e que serão regulamentadas por decreto (devido à inclusão de um inciso IV ao *caput* do art. 4º da mesma Lei)

As mudanças do art. 2º promovem pequenos ajustes redacionais e incluem entre os objetivos do PPI “fortalecer políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo”.

No art. 7º, o texto original da Lei apenas previa que o Conselho da PPI (CPPI) iria exercer as atribuições então sob responsabilidade do extinto Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT). Na nova redação dada pela MP, estão descritas em maiores detalhes quais são essas atribuições. Além disso, o mesmo artigo determina que o Ministro-Chefe da Secretaria de Governo presidirá o CPPI, e o Secretário-Executivo do PPI será também Secretário-Executivo do CPPI, participando das reuniões, mas sem direito a voto. A MPV inclui entre os



SF/19533.01195-39

Página: 3/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666bc56ca7c0f66630041





participantes do CPPI o Ministro do Desenvolvimento Regional. Finalmente, dispõe que, caso o Presidente da República participe da reunião do CPPI, ele a presidirá.

Um novo art. 7º-A define que o Ministro-Chefe da Secretaria de Governo, em conjunto com o Ministro setorial da matéria em questão, possa deliberar *ad referendum* do CPPI, devendo essa decisão ser submetida ao conjunto do Conselho na primeira reunião que vier a ocorrer.

Nos arts. 8º e 8º-A constam a finalidade e as competências da Secretaria Especial do PPI. Tais competências consistem nas mesmas dispostas no Anexo do Decreto nº 9.669, de 2 de janeiro de 2019, que aprovou a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança da Secretaria de Governo da Presidência da República, entre as quais destacamos, como novidades, o apoio ao licenciamento ambiental e a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua com outros entes da federação.

O art. 8º-B reúne as competências do Secretário Especial do PPI, que antes constavam do art. 8º, feitas as adaptações decorrentes da subordinação do PPI à Secretaria de Governo.

O art. 12 foi alterado para excluir a vedação ao ressarcimento de sugestões de projetos recebidas pelos órgãos ou entidades da administração pública. Também foi revogado o inciso VI desse dispositivo, que permitia a contratação direta do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (FAEP) para estruturação de projetos integrantes do PPI.

Foi incluído o art. 13-A para estabelecer que os projetos integrantes da carteira do PPI sejam submetidos a consulta ou a audiência pública antes de serem licitados.

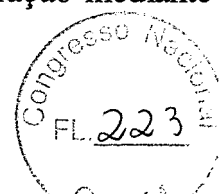
O Capítulo V da Lei nº 13.334, de 2016, que antes tratava apenas do FAEP, passou a ser mais abrangente. Além de tratar da constituição do Fundo, de sua natureza privada, e de alterar sua duração, que passou a ser indeterminada, também abriu a possibilidade de contratação direta do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) pelos órgãos e entidades da administração pública. Tal contratação direta destina-se à prestação de serviços técnicos especializados com vistas à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização, mediante ressarcimento do BNDES, permitida sua remuneração mediante o



SF/19533.01195-39

Página: 4/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7abd66cbc56ca7c0f66630041





pagamento de parcela fixa, parcela variável vinculada ao êxito da licitação, ou a combinação de ambas.

Merece destaque, neste Capítulo V, o art. 16, onde consta detalhamento de novo instrumento para contratação de consultores pelo Banco, ora denominado *colação*, inspirado em procedimento adotado pelo Banco Mundial. Nos termos indicados na MPV, o BNDES fica autorizado a contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas, ou entidades de elevada especialização, selecionados de acordo com critérios de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica.

Em linhas gerais, as características desse novo instrumento, cujos procedimentos operacionais estarão dispostos em regulamento, são as seguintes: a) consulta a pelo menos três profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica que atendam a requisitos de habilitação preestabelecidos; b) processo dinâmico que permite a realização de fases sucessivas, mediante inclusão ou exclusão de consultados, revisão do conteúdo da proposta e negociação direta com os proponentes; c) possibilidade de acréscimos de escopo, metodologias e outras alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, sendo-lhes permitida a revisão das propostas originais e estabelecido prazo para a apresentação de propostas finais; d) adoção, como critério de julgamento, de outros quesitos que não apenas o custo do serviço, mas também avaliação da capacidade técnica dos contratados; e) definição dos critérios técnicos para definição da proposta vencedora feita durante o processo, no momento da divulgação do prazo para apresentação das propostas finais que serão submetidas a julgamento; e f) comunicação do início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União e disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

Por fim, a MPV retira a vinculação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) à Secretaria do PPI.

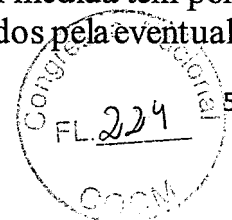
Na Exposição de Motivos (EM) encaminhada, o Governo defende a necessidade de aplicação da irrecusabilidade dos pedidos de cessão de servidor demandados pela Presidência da República aos servidores de outros órgãos lotados no Ministério da Infraestrutura (Minfra) pelo fato de que esses, originalmente, haviam sido requisitados justamente pela Presidência da República (PR), para atuar nas extintas Secretaria de Aviação Civil (SAC-PR) e Secretaria de Portos (SEP-PR). Assim, tal medida tem por objetivo evitar transtornos aos quadros do Minfra, ocasionados pela eventual



SF/19533.01195-39

Página: 5/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





necessidade de retorno aos órgãos de origem dos servidores requisitados, bem como evitar prejuízos ocasionados pela perda de gratificações, progressões funcionais e promoções nas carreiras.

Quanto à alteração na composição do Contran, que passa a ser formado por ministros e por servidores de alto escalão ou de alta patente, o Governo a justifica pela necessidade de que sejam elevadas as discussões da regulamentação de trânsito a um nível estratégico. Acrescenta que existem demandas relacionadas à formação do condutor, ao emplacamento de veículos e ao relacionamento com a indústria automotiva, com instituições bancárias, com departamentos estaduais de trânsito, com municípios e com os demais órgãos da administração pública federal que requerem “um olhar estratégico da alta gestão”.

No que tange à transferência das competências relacionadas com a execução de obras portuárias da extinta SEP-PR para o DNIT, sua importância decorre da necessidade de desonerar o Minfra de atribuições de natureza operacional para que mantenha o foco em sua atuação na formulação de políticas de transporte.

A adequação das competências da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos é defendida como medida urgente para a retomada do crescimento e para a geração de mais empregos, políticas que requerem ser dada prioridade à busca de solução para os problemas e para os desafios existentes nos atuais contratos de parceria e nas obras públicas de interesse estratégico nacional.

Finalmente, justifica o Governo que “o processo de colação foi criado com o objetivo de desenvolver alternativas para atender as necessidades públicas e [que] inaugura na legislação pátria um instrumento moderno e eficiente de seleção de estruturadoras de projetos”.

A Medida Provisória recebeu cinquenta e uma emendas.

É o relatório.



SF/19533.01195-39

Página: 6/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão Mista avaliar os pressupostos constitucionais de edição da Medida Provisória, bem como dar parecer, no mérito, sobre a proposição.

Entendemos que a Medida Provisória, inquestionavelmente, atende aos requisitos de relevância e urgência, tendo em vista a absoluta imperatividade de, imediatamente, se estruturarem as áreas e órgãos objeto do ato normativo, com vistas a destravar a agenda econômica e as necessárias desestatizações. Essas modificações são cruciais para o alcance dos objetivos do governo legitimamente eleito para fazê-las. Por conseguinte, são prementes para o Brasil.

Quanto à adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória, as mudanças introduzidas dizem respeito à organização administrativa, tratando de procedimentos e de competências. Não identificamos efeitos de tais mudanças sobre as receitas ou as despesas públicas, tampouco a exposição de motivos faz qualquer referência a essa questão.

A MPV nº 882, de 2019, é absolutamente positiva no mérito e não incide em vedações previstas na Constituição Federal. Portanto, somos pela aprovação da Medida Provisória em sua essência, apenas com alguns ajustes que aprimoram o texto e que fazem adequações à realidade surgida após sua edição.

A seguir, trataremos do mérito dos pontos fulcrais do ato de emergência do Presidente da República, assim como das adequações por nós julgadas producentes, analisando-as em três grandes conjuntos. No primeiro, serão estudados os artigos de 1º a 4º; na segunda parte serão consideradas as alterações nas estruturas do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), da Secretaria do PPI (SPPI) e do Conselho do PPI (CPPI) contidas no art. 5º da MPV; na terceira etapa será analisada a contratação direta do BNDES pelos órgãos e entidades da administração pública; e no último bloco será sopesada a novel modalidade licitatória denominada colação. As emendas que sugerimos o acatamento ou a rejeição pelo mérito serão comentadas de forma também faseada, em cada um dos três conjuntos no qual dividimos a MPV.



SF/19533.01195-39

Página: 7/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





Em relação ao art. 1º, que trata da requisição de servidores pelo Minfra, anotamos que quando as extintas Secretarias de Portos e de Aviação Civil solicitaram servidores de outros órgãos, por força do previsto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, que *dispõe sobre a criação dos cargos em comissão que menciona e dá outras providências*, o fizeram em caráter irrecusável, pois eram essas secretarias eram ligadas diretamente à Presidência da República. Com a posse do novo governo e a nova arquitetura institucional derivada na MPV nº 870, de 2019, as duas secretarias foram transferidas para a estrutura do Minfra, criado naquela oportunidade. Assim, para evitar prejuízos tanto para os servidores cedidos, como para o próprio Ministério, o art. 1º da MPV determina que esses servidores continuem cedidos ao Minfra, que absorveu ambas secretarias. Vemos que o comando da MPV é necessário e confere segurança jurídica, devendo ser mantido.

A matéria tratada no art. 1º é evidentemente de natureza transitória. É um equívoco de redação legislativa que conste do primeiro dispositivo da futura lei. Dessa maneira, realocamos o comando para artigo ao final do Projeto de Lei de Conversão (PLV) que propomos.

Em relação às novas competências do DNIT (art. 3º), resultado de modificações na Lei nº 10.233, de 2001, afigura-nos adequado que o Departamento realmente seja o braço executivo do Minfra para as instalações portuárias geridas diretamente pela União. Parece-nos igualmente racional que a administração portuária faça ou fiscalize as obras de dragagem em seu canal de acesso (art. 4º), e não o Ministério diretamente (essa era atribuição da extinta SEP/PR).

Ainda quanto à Lei nº 10.233, de 2001, bem como sobre a Lei nº 12.815, de 2013, (Lei dos Portos) temos algumas emendas de relator a propor. A primeira delas diz respeito a uma ampliação no número de diretores da ANTAQ, de três para cinco. Essa alteração é necessária por alguns motivos. Em primeiro lugar, trata-se de uma questão de importância do órgão: ao determinar uma diretoria de apenas três pessoas, faz-se uma leitura incorreta de que a ANTAQ seria menos importante que ANTT e ANAC, que contam com cinco diretores. Além disso, por uma questão de paralelismo com essas mesmas agências do setor de transportes (ANTT e ANAC), é necessário ampliar a diretoria da ANTAQ. Por fim, com uma diretoria tão pequena, ocorrem constantes dificuldades de quórum, o que atrapalha as decisões da agência.



SF/19533.01195-39

Página: 8/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733c7ebd666cbc56ca7c0f66630041





Além disso, a propósito das instalações portuárias, estamos incluindo no PLV alterações de modo a deixar claro na lei que todas as instalações portuárias, sejam elas localizadas dentro ou fora de portos organizados, devem ser exploradas como atividade econômica em regime de livre concorrência por preços. Essas alterações incidem tanto sobre a Lei nº 10.233, de 2001, como sobre a Lei dos Portos.

A última emenda de relator sobre a Lei dos Portos diz respeito à necessidade de se garantir o acesso a praias ou imóveis em que seja obrigatório atravessar áreas contíguas ao porto organizado (não ao porto em si), quando este for o único acesso disponível.

Com relação à nova composição do Contran, ainda que dirimidas as dúvidas apontadas anteriormente neste Parecer quanto à real composição desse colegiado, isto é, mesmo admitindo-se que o Contran passaria a ser composto apenas pelos Ministros de Estado listados no texto da MPV, ainda assim, há um problema de mérito na proposta oriunda do Executivo, como passaremos a expor.

De fato, infelizmente, as decisões do Contran têm sido marcadas por uma série de idas e vindas na edição de normas, acarretando incerteza jurídica para cidadãos e empresas e, muitas vezes, reflexos negativos também do ponto de vista econômico.

Parece-nos que a solução proposta pelo Executivo, que é a de substituir a composição atual por um colegiado formado por nove Ministros de Estado, tende a agravar os problemas do Contran. Não duvidamos, em nenhum momento, do enorme talento e conhecimento que a equipe ministerial possui. Isso é claro para todos. O que nos parece claramente questionável é se um Ministro de Estado, independentemente de seu denodo e capacidade, terá o tempo necessário para se debruçar sobre as minúcias do funcionamento do sistema de iluminação dos veículos, ou sobre os detalhes das películas refletoras instaladas nas laterais dos caminhões, para citar apenas dois exemplos de matérias reais que são submetidas ao crivo do Contran.

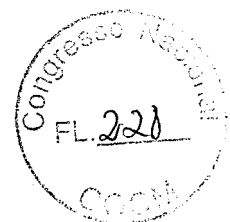
Além disso, não é difícil vislumbrar que esse colegiado terá enorme dificuldade de alinhar as agendas de tantas e importantes autoridades, ou seja, terá dificuldades de se reunir, o que tornará as decisões do Contran mais espaçadas, e, portanto, mais engessadas.



SF/19533.01195-39

Página: 9/30 07/09/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





Mesmo a alternativa proposta pela MPV de permitir a substituição dos Ministros por alguns poucos funcionários graduados não resolve o problema. Alguns secretários (DAS-6) de Ministérios têm agenda tão lotada quanto a dos próprios Ministros.

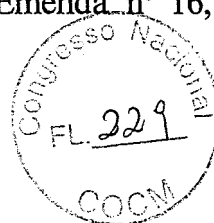
Assim, parece-nos que a melhor alternativa para o Contran seja adotar outro caminho. Vislumbramos dois eixos de atuação. O primeiro é reduzir o tamanho do Contran, para cinco membros, de forma a facilitar a reunião do Colegiado e estimular o debate, em que todos seus membros tenham tempo para expor suas opiniões. O segundo eixo é buscar aumentar o perfil técnico de seus membros.

Na prática, o que propomos é uma estrutura com: (i) o Ministro da Infraestrutura como Presidente do Contran; (ii) o diretor do Denatran como Secretário-Executivo; (iii) um diretor de Detran estadual, para que a realidade local seja ouvida; (iv) um representante de um dos ministérios que tenha interesse no tema da reunião específica que ocorrerá; e (v) um representante da sociedade civil, que também será membro rotativo, cuja alternância ocorrerá em função da pauta a ser discutida, de forma a trazer *expertise* técnica para os debates.

Ademais, vislumbramos a necessidade de uma espécie de *vacatio legis* de dez dias para a efetiva entrada em vigor das normas emanadas do Contran. De fato, tencionamos aproveitar a Emenda nº 14, do Senador Jean Paul Prates, que visa a determinar que as decisões do colegiado sejam submetidas a uma consulta pública antes de sua entrada em vigor. Essa consulta tanto funcionará como a mencionada vacância quanto servirá para que os eventuais problemas dessas normas sejam avaliados pela sociedade e pelos demais interessados antes que a regulamentação ganhe força, que é uma situação muito distinta da atual, em que esse escrutínio público só ocorre após a entrada em vigor da norma editada.

Assim, com uma estrutura mais ágil, o Contran, se necessário, poderá voltar a se reunir para alterar ou mesmo suspender alguma norma que venha a se revelar problemática.

Em razão dessas alterações propostas na composição do Contran, rejeitamos a Emenda nº 22, do Deputado Arnaldo Jardim, que pretende ampliar sua composição por meio da inclusão do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, bem como a Emenda nº 16, do





Deputado Hugo Leal, que visa a corrigir a duplicidade de membros no Contran.

Em relação aos arts. 1º a 4º da MPV, acataremos também a Emenda nº 7, do Deputado Hugo Leal, que altera os arts. 2º e 6º da MPV para suprimir a participação do Contran como instância recursal de penalidade interposta por órgão ou entidade de trânsito da União. Somos por sua aprovação da matéria, pois ela alinha o texto do art. 289 do CTB à supressão do Contran como instância recursal do Sistema Nacional de Trânsito. Por ter sido proposta depois, a Emenda nº 12, de autoria do Deputado Nicoletti, deve ser considerada prejudicada, contudo, sua redação é melhor e servirá de base para incorporação da matéria ao PLV. A Emenda nº 43 trata do mesmo tema das outras duas e também está prejudicada.

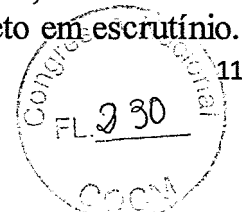
Por fim, as Emendas nºs 8, 13, 14, 15, 21 e 48 estão sendo rejeitadas porque suas matérias merecem um debate legislativo mais longo, incabível em sede de medidas provisórias. Elas têm condição de constituir projetos de lei autônomos e tramitar independentemente no futuro. No momento, antes de propor mais ajustes, entendemos necessário dar um voto de confiança à estrutura proposta pelo Governo e confiar em que ela funcionará na prática.

Em relação às alterações e inclusões feitas à Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que criou o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), veiculadas pela MPV nº 882, verificamos que vários de seus dispositivos foram alterados pela MPV nº 886, editada posteriormente, e ainda não apreciada pelo Congresso Nacional. São eles:

- inciso I do § 1º, § 4º e § 5º do art. 7º;
- art. 8º; e
- inciso II do *caput* do art. 8º-B.

Diante disso, propomos alterações no texto desses dispositivos no PLV apresentado ao final deste parecer, de modo a compatibilizá-lo com as disposições da MPV nº 886.

A MPV 886 também revogou o art. 7º-A da Lei nº 13.334, de 2016, que tinha sido alterado pelo art. 5º da MPV em análise, e criou o art. 7º-B exatamente com a mesma redação que consta do projeto em escrutínio.





Diante disso, é necessário rejeitar esse dispositivo, nesta oportunidade, para evitar a vigência de comandos idênticos em dispositivos distintos. Tal rejeição, em sede da tramitação desta Medida Provisória, alinha-se ao pretendido nas Emendas nºs 5, 33 e 51, que também pretendem suprimir do conteúdo da futura lei o mesmo dispositivo. Dessa forma, a Emenda nº 5 é acatada, na forma do PLV, e as Emendas nºs 33 e 51 são prejudicadas, pois foram apresentadas depois.

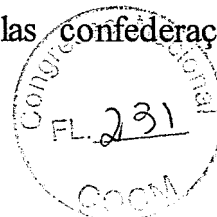
Sobre as emendas que tratam de alterações na estrutura proposta para o PPI e seus órgãos, opinamos pela rejeição meritória das Emendas nºs 1, 28, 34 e 40.

A Emenda nº 1 suprime o art. 5º da MPV, com a alegação de que a matéria deve ser tratada em projeto de lei. Contudo, não há vedação constitucional ao tratamento da matéria por meio de medida provisória. A supressão do art. 5º elimina a reestruturação do PPI, das funções do BNDES e a criação da colação. Não bastasse discordarmos do mérito, só por ser em sentido diametralmente contrário à proposição, a emenda é inadmissível, a teor do art. 230, II, do Regimento Interno do Senado Federal.

A Emenda nº 28, do Deputado Mauro Nazif, propõe a supressão do dispositivo que incluiu as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico entre os empreendimentos integrantes do PPI. Propomos sua rejeição, por entendemos que o Conselho do PPI, integrado por Ministro de Estado e por presidentes de instituições financeiras públicas, é o lugar apropriado para definir quais são os empreendimentos públicos de infraestrutura estratégicos para o país.

A Emenda nº 34, do Deputado Rogério Correia, pretende excluir competências da Secretaria do PPI. Discordamos da alegação contida na justificativa de que tais competências ultrapassariam as atribuições ordinárias do programa. Ora, as novas atribuições compõem novas frentes de atuação que entendo necessárias para que o programa atinja seus objetivos, especialmente o de atuar como catalizador de processos que dependem de mais coordenação por envolver diversos órgãos de mesma estatura organizacional, como o licenciamento ambiental.

Já quanto à Emenda nº 40, de minha própria autoria, solicitei sua retirada uma vez que, nos termos regimentais, o relator está impedido de relatar as emendas por ele apresentadas. No entanto, por considerar que estudos, pesquisas, e análises temáticas realizados pelas confederações





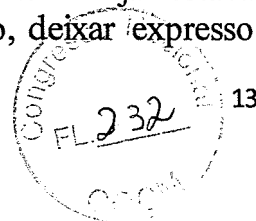
nacionais patronais podem ser bastante úteis para a tomada de decisões de caráter estratégico para o desenvolvimento do país, entendendo positiva a participação dessas entidades no Conselho do CPPI. Por isso, incorporamos ao PLV disposições equivalentes às propostas na emenda.

O BNDES tem autorização para constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (FAEP). Parece-nos evidente que ao FAEP deva ser dado o mesmo tratamento tributário de outros fundos congêneres, motivo pelo qual adicionamos comando no sentido de dar às receitas auferidas pelo FAEP o tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014. Nesse sentir, resta evidente que é imperioso também ampliar o limite até o qual a União pode participar do fundo de que trata o art. 1º da Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, destinado exclusivamente a financiar serviços técnicos profissionais especializados, com vistas a apoiar a estruturação e o desenvolvimento de projetos de concessão e parcerias público-privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Incluímos dispositivo com essa finalidade no PLV. Acreditamos que essa alteração possibilitará o auxílio aos entes subnacionais para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura, o que, embora de forma distinta, caminha no mesmo sentido da proposta pela Emenda nº 49 do Senador Davi Alcolumbre.

Também no sentido de prover Estados e Municípios com mais recursos disponíveis para aplicar em infraestrutura, estamos acatando a Emenda nº 17, do Deputado Hugo Leal, que permite o repasse de parte do valor das outorgas obtidas pela União com a desestatização de infraestrutura rodoviária, ferroviária, aeroportuária e aquaviária. Como alega o nobre Deputado, tal repasse se justificaria como uma espécie de compensação financeira decorrente da exploração do serviço no território dos entes federados e em função dos inegáveis impactos no valor das tarifas cobradas dos usuários.

A Medida Provisória prevê que o BNDES pode ser contratado diretamente por órgãos e entidades da administração pública para prestar serviços técnicos profissionais especializados que visem à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização.

Contratos de parceria ou medidas de desestatização serão licitadas, e o Banco deve ser remunerado pelos serviços prestados e ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros, conforme já estava consignado na Medida Provisória. Resolvemos, contudo, deixar expresso



SF/19533.01195-39

Página: 13/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041



