



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 882, DE 2019

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 166/19
OFÍCIO Nº 116/19/CC/PR

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; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação desta e das Emendas de nºs 2, 5, 7, 14, 16 e 22, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 19, de 2019; pela rejeição das Emendas de nºs 1, 3, 4, 6, 8, 9 a 11, 13, 15, 17 a 21, 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 36 a 39, 41, 42 e 44 a 49; e pela prejudicialidade das Emendas de nºs 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51 (Relator: SEN. WELLINGTON FAGUNDES). A Emenda de nº 40 foi retirada pelo autor.

DESPACHO:
AO PLENÁRIO PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

S U M Á R I O

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (51)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 1ª Complementação de Voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 2ª Complementação de Voto
- 3º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 19, de 2019, adotado

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 3 DE MAIO DE 2019

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.

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

Art. 1º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - Contran terá sede no Distrito Federal.

§ 4º O Contran será composto pelos seguintes Ministros de Estado:

I - da Infraestrutura, que o presidirá;

II - da Justiça e Segurança Pública;

III - da Defesa;

IV - das Relações Exteriores;

V - da Economia;

VI - da Educação;

VII - da Saúde;

VIII - da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; e

IX - do Meio Ambiente.

§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, por oficial-general.

§ 6º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União a que se refere o 9º atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 7º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.” (NR)

“Art. 10-A. Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

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

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82.

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....” (NR)

“Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH.” (NR)

alterações: Art. 4º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 17.

§ 1º

.....

V - fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;

.....” (NR)

alterações:
Art. 5º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 1º

§ 1º

.....

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

IV - as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

“Art. 2º

.....

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

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

VI - 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.” (NR)

“Art. 4º

.....

II - os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria;

III - as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; e

IV - as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)

“Art. 5º Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)

“Art. 7º

.....

VI - propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII - harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX - aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X - aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI - editar o seu regimento interno.

§ 1º

I - o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que o presidirá;

.....

VII-A - o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional;

.....

§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República.

§ 5º Compete ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Secretaria de Governo da Presidência da República atuar como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)

“Art. 7º-A Caberá ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, em conjunto com o Ministro titular da pasta setorial correspondente, a prerrogativa de deliberar, nos casos de urgência e relevante interesse, **ad referendum** do CPPI.

Parágrafo único. A decisão **ad referendum** a que se refere o caput será submetida ao CPPI na primeira reunião após a deliberação.” (NR)

“CAPÍTULO III

DA SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Art. 8º O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Secretaria de Governo da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.” (NR)

“Art. 8º-A Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I - coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II - fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III - acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

IV - apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V - avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI - buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII - propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII - apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;

IX - divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

X - acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI - articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII - promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII - promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV - promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XV - celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI - exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII - coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.” (NR)

“Art. 8º-B Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I - dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II - assessorar o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III - exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV - editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições; e

V - atuar como Secretário-Executivo do CPPI.” (NR)

“Art. 12.

.....

IV - receber sugestões de projetos; ou

.....” (NR)

“Art. 13-A. Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato à consulta pública ou à audiência pública.

Parágrafo único. A audiência pública a que se refere o **caput** poderá ter sua localidade definida pelo CPPI.” (NR)

“CAPÍTULO V

DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 14. Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.

§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.

.....

§ 6º

.....

II - as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o **caput**;

.....

IV - os rendimentos de aplicações financeiras; e

.....

§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá 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.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o **caput** poderá, nos termos previstos no contrato, incluir parcela fixa, parcela variável, vinculada ao êxito da licitação da parceria, ou a combinação de ambas.

§ 2º Na hipótese de êxito da licitação, a remuneração a que se refere o § 1º poderá ser paga pelo licitante vencedor.

§ 3º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)

“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do **caput** do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos § 2º ao § 7º, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

§ 2º O processo de colação de que trata o § 1º será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalente ou superior ao objeto a ser contratado.

§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial ou em outro meio apto a lhe dar publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

I - a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido ao BNDES incluir ou excluir consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

II - o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;

III - ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II; e

IV - o BNDES definirá a proposta vencedora de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata o inciso III.

§ 5º O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.

§ 6º O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

§ 7º O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 2016, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no **caput** do art. 37 da Constituição.” (NR)

“Art. 16-A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:

I - consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou

II - profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.

§ 1º O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:

I - o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e

II - os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pelo BNDES, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.” (NR)

Art. 6º Ficam revogados:

I - o inciso XII do **caput** do art. 12 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

II - os seguintes dispositivos da Lei nº 13.334, de 2016:

a) a alínea “b” do inciso V do **caput** do art. 7º;

b) os incisos I, IV e VI do **caput** do art. 8º;

c) inciso V do **caput** do art. 12;

d) o art. 19; e

e) o art. 20; e

III - o inciso VI do **caput** do art. 36 da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019.

Art. 7º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 3 de maio de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

Brasília, 23 de Abril de 2019

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência a presente proposta de Medida Provisória que tem como objetivo alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na parte que trata das competências e estrutura do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, na parte em que estabelece as competências da administração dos portos organizados; e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, relativa ao Programa de Parcerias de Investimentos - PPI. Além disso, o projeto também dispõe sobre o pessoal requisitado que está em exercício no Ministério da Infraestrutura.
2. No tocante ao pessoal requisitado em exercício no Ministério da Infraestrutura, ressaltamos que tal força de trabalho é essencial para a continuidade das atividades do Minfra, tendo sido originalmente requisitada pela Presidência da República (PR), quando da implantação das extintas Secretaria de Aviação Civil (SAC-PR) e Secretaria de Portos (SEP-PR).
3. A inclusão do Art. 1º na proposta de Medida Provisória, faz-se necessária tendo em vista a necessidade de se confirmar o status de requisitado dos referidos servidores junto aos seus órgãos de origem.
4. A eventual interpretação, porventura dada pelos órgãos de origem, no sentido de que essa força de trabalho teria assumido o status de cedida com a publicação da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, poderá ensejar transtornos de diversas naturezas ao quadro, como a eventual necessidade de retorno aos órgãos de origem, perdas de gratificações, progressões funcionais, promoções nas carreiras, entre outros.
5. A alteração da composição do Conselho Nacional de Trânsito possibilita que sejam elevadas as discussões da legislação de trânsito a um nível estratégico, considerando que esse Conselho trata da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito bem como de normas que tem elevado impacto econômico, político e social. Assim, a composição ministerial possibilitará a adoção de decisões que levem em consideração as demais políticas públicas estabelecidas pelo Governo Federal.
6. A urgência justifica-se devido ao fato de que existem demandas em discussão no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e que necessitam ter um olhar estratégico da alta gestão. Destaque para questões relacionadas à formação do condutor, emplacamento de veículos e relacionamento com a indústria automotiva, instituições bancárias, departamentos estaduais de trânsito, municípios e demais órgãos da administração pública federal. Além disso, os Conselheiros não teriam condições de analisar todos esses processos, o que compromete a qualidade dos

julgamentos. Destaque-se que o CONTRAN e o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN poderão continuar fazendo a gestão do julgamento desses processos, avaliando o trabalho desses colegiados, conforme dispõem o arts. 12, inciso XIII, e 19, incisos I, II, IV e V, ambos do Código de Trânsito Brasileiro. Além disso, os julgamentos continuarão na esfera federal, devendo obedecer às diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

7. A extinta Secretaria de Portos foi criada em 2007 em um contexto de necessidade do Governo Federal de retomar investimentos públicos nos Portos Brasileiros. Isso serviu de base para justificar que a Secretaria ficasse responsável por uma competência de natureza operacional, que incluía a responsabilidade por executar, direta ou indiretamente, obras portuárias, especialmente dragagens. Esse esforço tem sido historicamente responsável por onerar o Ministério com atividades que não aquela que é a razão de ser desta instituição: a formulação.

8. A percepção atual é que esse formato é uma distorção que não se observa em outros setores de transporte sob a gestão do Ministério da Infraestrutura, os quais possuem as atribuições executórias sob gestão de autarquias especializadas: DNIT, Valec e Infraero.

9. Portanto, faz-se mister corrigir tal distorção, buscando imediata realocação das citadas competências em órgão com expertise para tal atividade: o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. A modificação em questão é premente justifica-se considerando as enormes demandas da infraestrutura de transportes nacional, que precisa de um Ministério que se concentre na formulação de políticas públicas que orientarão a expansão de seus setores tutelados.

10. Outrossim, importante destacar o papel do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH no desenvolvimento de estudos hidráulicos e apoio técnico nas decisões dos gestores que trabalham com projetos relacionados à obras portuárias e dragagens. Nesse sentido, uma vez estas atividades sendo de competência do DNIT, entende-se pertinente que àquele Instituto passe a ser vinculado ao DNIT.

11. A proposta de Medida Provisória objetiva, também, adequar as competências da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI para que possa exercer, com segurança jurídica, as novas atribuições que lhe foram cometidas pela nova estrutura administrativa disciplinada pela Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, regulamentada pelo Decreto nº 9.669, de 2 de janeiro de 2019.

12. Esse novo arranjo institucional é determinante para o ingresso de novos investimentos na infraestrutura no Brasil, medida urgente para a retomada do crescimento e para a geração de mais empregos. Contudo, esse objetivo somente será atingido se os problemas e desafios existentes nos atuais contratos de parceria forem atacados de modo prioritário.

13. Sob esse contexto, a presente proposta de Medida Provisória fortalece o papel de coordenação do Governo Federal não só para os projetos de parceria, como também para obras de interesse estratégico nacional, conferindo agilidade na eliminação de entraves existentes no setor de infraestrutura e em obras estruturantes para o País.

14. Paralelamente, a Medida Provisória incorpora ao Conselho do Programa de Parcerias de investimentos - CPPI competências do extinto Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, ratificando a atribuição do primeiro para propor medidas que propiciem a integração dos modais de transporte e a harmonização das respectivas políticas setoriais.

15. Por outro lado, a Medida Provisória aprimora o funcionamento do CPPI, com a inserção do Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional no colegiado, além de prever a possibilidade de deliberações ad referendum do Conselho, nos casos de urgência e relevante interesse.

16. Com efeito, a Medida Provisória altera os dispositivos que disciplinam o Fundo de

Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP e propõe, para a estruturação dos projetos que integrem ou que venham a integrar o PPI, a utilização do processo de colação.

17. O processo de colação foi criado com o objetivo de desenvolver alternativas para atender as necessidades públicas e inaugura na legislação pátria um instrumento moderno e eficiente de seleção de estruturadores de projetos.

18. Por fim, reforçamos a transparência e governança do processo de licitação dos contratos de parceria, ao inserir previsão legal que impõe a submissão dos projetos integrantes da carteira do PPI aos instrumentos de participação popular, garantido a adequada participação e representatividade dos grupos diretamente interessados nos diversos empreendimentos qualificados pelo CPPI.

19. A par da relevância das medidas aqui apresentadas, destacamos que a submissão desta proposta de Medida Provisória encontra-se calcada na urgência de alinhamento das competências da SPPI com o novo arranjo institucional disposto pela MP nº 870, de 2019 e pelo Decreto nº 9.669, de 2019.

20. São essas, Excelentíssimo Senhor Presidente da República, as razões que justificam a adoção da Medida Provisória que ora submetemos à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Carlos Alberto dos Santos Cruz, Paulo Roberto Nunes Guedes

MENSAGEM Nº 166

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 882, de 3 de maio 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”.

Brasília, 3 de maio de 2019.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.007, DE 17 DE MARÇO DE 1995

Dispõe sobre a criação dos cargos em comissão que menciona e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 914, de 1995, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, José Sarney, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam criados na estrutura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA 83 cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS, sendo cinco cargos DAS 101.5, doze cargos DAS 101.4, 28 cargos DAS 101.3, dois cargos DAS 102.3, 24 cargos DAS 101.2, onze cargos DAS 101.1 e um cargo DAS 102.1, distribuídos conforme Anexo.

Art. 2º As requisições de servidores de qualquer órgão ou entidade da Administração Pública Federal para a Presidência da República são irrecusáveis.

Parágrafo único. Aos servidores requisitados na forma deste artigo são assegurados todos os direitos e vantagens a que faça jus no órgão ou entidade de origem, considerando-se o período de requisição para todos.

Art. 3º É facultado ao servidor de entidade da Administração Pública Federal, não regido pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, investido em cargo em comissão ou função de direção, chefia ou assessoramento, optar pela retribuição de seu emprego permanente e demais vantagens que integram a remuneração a que faça jus na entidade de origem, acrescidas das vantagens previstas no caput do art. 2º da Lei nº 8.911, de 11 de julho de 1994.

§ 1º Aos servidores atualmente requisitados aplica-se o disposto neste artigo.

§ 2º As requisições efetuadas anteriormente à vigência desta Lei regem-se pelas condições estabelecidas no respectivo ato de cessão.

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;

IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;

V - um representante do Ministério do Exército;

VI - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;

VII - um representante do Ministério dos Transportes;

VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

X - (VETADO)

XI - (VETADO)

XII - (VETADO)

XIII - (VETADO)

XIV - (VETADO)

XV - (VETADO)

XVI - (VETADO)

XVII - (VETADO)

XVIII - (VETADO)

XIX - (VETADO)

XX - um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXI - (VETADO)

XXII - um representante do Ministério da Saúde; [Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça; [Inciso acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008](#)

XXIV - 1 (um) representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; [Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#)

XXV - 1 (um) representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). [Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

Art. 11. (VETADO)

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

- IV - criar Câmaras Temáticas;
- V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;
- VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;
- VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;
- VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
- IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
- X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;
- XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
- XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;
- XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e
- XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.
- XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os segmentos da sociedade, relacionados no parágrafo anterior, serão representados por pessoa jurídica e devem atender aos requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos respectivos membros.

§ 4º (VETADO)

I - Educação;

II - Operação, Fiscalização, e Policiamento Ostensivo de Trânsito;

III - Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos;

IV - Medicina de Tráfego.

.....
.....

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 VII

DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Seção I

Da Instituição, dos Objetivos e das Atribuições

Art. 79. Fica criado o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. O DNIT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I - vias navegáveis, inclusive eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis; ([*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015*](#))

II - ferrovias e rodovias federais;

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias. ([*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#))

IV - ([*Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#))

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 infraestrutura 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.

Art. 84. No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, o DNIT poderá firmar convênios de delegação ou cooperação com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, buscando a descentralização e a gerência eficiente dos programas e projetos.

§ 1º Os convênios deverão conter compromisso de cumprimento, por parte das entidades delegatárias, dos princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei, particularmente quanto aos preceitos do art. 83.

§ 2º O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo denunciá-los ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Seção III

Da Estrutura Organizacional do DNIT

Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

Parágrafo único. (VETADO)

§ 2º Às Diretorias compete: (“Caput” do parágrafo acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

I - Diretoria Executiva: (“Caput” do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

a) orientar, coordenar e supervisionar as atividades das Diretorias setoriais e dos órgãos regionais; e (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

b) assegurar o funcionamento eficiente e harmônico do DNIT; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

II - Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária: (“Caput” do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, manutenção, operação e restauração da infraestrutura ferroviária; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; e (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte ferroviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

III - Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária: (“Caput” do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura rodoviária; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte rodoviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

IV - Diretoria de Administração e Finanças: planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Orçamento, de Administração Financeira, de Contabilidade, de Organização e Modernização Administrativa, de Recursos Humanos e Serviços Gerais; (“Caput” do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

V - Diretoria de Planejamento e Pesquisa: (“Caput” do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

a) planejar, coordenar, supervisionar e executar ações relativas à gestão e à programação de investimentos anual e plurianual para a infra-estrutura do Sistema Federal de Viação; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

b) promover pesquisas e estudos nas áreas de engenharia de infra-estrutura de transportes, considerando, inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente; e (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

c) coordenar o processo de planejamento estratégico do DNIT; (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

VI - Diretoria de Infra-Estrutura Aquaviária: (“Caput” do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução e obras; e [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte aquaviário [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria e uma Auditoria. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 85-B. À Procuradoria-Geral do DNIT compete exercer a representação judicial da autarquia. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 85-C. À Auditoria do DNIT compete fiscalizar a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da autarquia.

Parágrafo único. O auditor do DNIT será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 85-D. À Ouvidoria do DNIT compete:

I - receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à autarquia e responder diretamente aos interessados;

II - produzir, semestralmente e quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral e ao Ministério dos Transportes. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 86. Compete ao Conselho de Administração:

I - aprovar o regimento interno do DNIT;

II - definir parâmetros e critérios para elaboração dos planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

III - aprovar e supervisionar a execução dos planos e programas a que se refere o inciso anterior.

Parágrafo único. (VETADO)

.....
.....

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de

dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO IV **DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO**

Seção I **Das Competências**

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

- I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;
- IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas dos cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

.....
.....

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.

Art. 4º O PPI será regulamentado por meio de decretos que, nos termos e limites das leis setoriais e da legislação geral aplicável, definirão:

I - as políticas federais de longo prazo para o investimento por meio de parcerias em empreendimentos públicos federais de infraestrutura e para a desestatização;

II - os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria; e [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 782 de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017\)*](#)

III - as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

Art. 5º Os empreendimentos do PPI serão tratados como prioridade nacional por todos os agentes públicos de execução ou de controle, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 6º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa, independentemente de exigência legal, das práticas avançadas recomendadas pelas melhores experiências nacionais e internacionais, inclusive:

I - edição de planos, regulamentos e atos que formalizem e tornem estáveis as políticas de Estado fixadas pelo Poder Executivo para cada setor regulado, de forma a tornar segura sua execução no âmbito da regulação administrativa, observadas as competências da legislação específica, e mediante consulta pública prévia;

II - eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial;

III - articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE do Ministério da Fazenda, para fins de *compliance* com a defesa da concorrência; e

IV - articulação com os órgãos e autoridades de controle, para aumento da transparência das ações administrativas e para a eficiência no recebimento e consideração das contribuições e recomendações.

CAPÍTULO II

DO CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, com as seguintes competências:

I - opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto às propostas dos órgãos ou entidades competentes, sobre as matérias previstas no art. 4º desta Lei;

II - acompanhar a execução do PPI;

III - formular propostas e representações fundamentadas aos Chefes do Poder Executivo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - formular recomendações e orientações normativas aos órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União;

V - exercer as funções atribuídas:

a) ao órgão gestor de parcerias público-privadas federais pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004;

b) ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

c) ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997;

VI - editar o seu Regimento Interno.

§ 1º Serão membros do CPPI, com direito a voto: (“Caput” do parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 782 de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)

I - o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017 e com redação dada pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019)

II - o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)

III - o Ministro de Estado da Economia; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017 e com redação dada pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019)

IV - o Ministro de Estado da Infraestrutura; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017 e com redação dada pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019)

V - o Ministro de Estado de Minas e Energia; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

VI – *(Revogado pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019)*

VII - o Ministro de Estado do Meio Ambiente; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

VIII - o Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

IX - o Presidente da Caixa Econômica Federal; e *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

X - o Presidente do Banco do Brasil. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes.

§ 3º A composição do Conselho do Programa de Parcerias de Investimento da Presidência da República observará, quando for o caso, o § 2º do art. 5º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 4º As reuniões do Conselho serão presididas pelo Presidente da República, a quem caberá, nas matérias deliberativas, a decisão final em caso de empate.

§ 5º Compete ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Secretaria de Governo da Presidência da República atuar como Secretário-Executivo do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017 e com redação dada pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019)*

CAPÍTULO III

DA SECRETARIA DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Art. 8º Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Secretaria de Governo da Presidência da República compete: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019)*

I - dirigir a SPPI, superintender e coordenar suas atividades e orientar-lhe a atuação;

II - *(Revogado pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

III - *(Revogado pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

IV - exercer orientação normativa e supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da SPPI;

V - *(Revogado pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017)*

VI - editar e praticar os atos normativos e os demais atos, inerentes às suas atribuições.

Art. 9º A SPPI deverá dar amplo acesso para o Congresso Nacional aos documentos e informações dos empreendimentos em execução do PPI, fornecendo, em até trinta dias, os dados solicitados.

§ 1º Ao atender ao disposto no *caput*, a SPPI poderá exigir sigilo das informações fornecidas.

§ 2º Cabe à SPPI enviar ao Congresso Nacional, até 30 de março do ano subsequente, relatório detalhado contendo dados sobre o andamento dos empreendimentos e demais ações no âmbito do PPI, ocorridos no ano anterior.

Art. 10. [\(Revogado pela Medida Provisória nº 782, de 31/5/2017, convertida na Lei nº 13.502, de 1/11/2017\)](#)

CAPÍTULO IV DA ESTRUTURAÇÃO DOS PROJETOS

Art. 11. Ao ministério setorial ou órgão com competência para formulação da política setorial cabe, com o apoio da SPPI, a adoção das providências necessárias à inclusão do empreendimento no âmbito do PPI.

Art. 12. Para a estruturação dos projetos que integrem ou que venham a integrar o PPI, o órgão ou entidade competente poderá, sem prejuízo de outros mecanismos previstos na legislação:

- I - utilizar a estrutura interna da própria administração pública;
- II - contratar serviços técnicos profissionais especializados;
- III - abrir chamamento público;
- IV - receber sugestões de projetos, sendo vedado qualquer ressarcimento; ou
- V - celebrar diretamente com o Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP contrato de prestação de serviços técnicos profissionais especializados.

Art. 13. Observado o disposto no art. 3º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e no § 3º do art. 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a licitação e celebração de parcerias dos empreendimentos públicos do PPI independem de lei autorizativa geral ou específica.

CAPÍTULO V DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS

Art. 14. Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP, que terá por finalidade a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados para a estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, será sujeito a direitos e obrigações próprios e terá capacidade de celebrar, em seu nome, contratos, acordos ou qualquer ajuste que estabeleça deveres e obrigações e que seja necessário à realização de suas finalidades.

§ 2º O FAEP possuirá prazo inicial de dez anos, renovável por iguais períodos.

§ 3º O administrador e os cotistas do FAEP não responderão por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem.

§ 4º O FAEP será administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente pelo BNDES.

§ 5º O FAEP poderá se articular com os órgãos ou entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios cuja atuação funcional seja ligada à estruturação, liberação, licitação, contratação e financiamento de empreendimentos e

atividades, para troca de informações e para acompanhamento e colaboração recíproca nos trabalhos.

§ 6º Constituem recursos do FAEP:

I - os oriundos da integralização de cotas, em moeda corrente nacional, por pessoas jurídicas de direito público, organismos internacionais e pessoas naturais ou jurídicas de direito privado, estatais ou não estatais;

II - as remunerações recebidas por seus serviços;

III - os recebidos pela alienação de bens e direitos, ou de publicações, material técnico, dados e informações;

IV - os rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

V - os recursos provenientes de outras fontes definidas em seu estatuto.

§ 7º O FAEP destinará parcela do preço recebido por seus serviços como remuneração ao BNDES pela administração, gestão e representação do Fundo, de acordo com o seu estatuto.

§ 8º O FAEP não pagará rendimentos a seus cotistas, assegurado a qualquer deles o direito de requerer o resgate total ou parcial de suas cotas, fazendo-se a liquidação com base na situação patrimonial do Fundo, sendo vedado o resgate de cotas em valor superior ao montante de recursos financeiros disponíveis ainda não vinculados às estruturas integradas já contratadas, nos termos do estatuto.

§ 9º O estatuto do FAEP deverá prever medidas que garantam a segurança da informação, de forma a contribuir para a ampla competição e evitar conflitos de interesses nas licitações das parcerias dos empreendimentos públicos.

Art. 15. O FAEP poderá ser contratado diretamente por órgãos e entidades da administração pública para prestar serviços técnicos profissionais especializados visando à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização.

Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos para os quais houver sido contratado, o FAEP poderá contratar, na forma da legislação, o suporte técnico de pessoas naturais ou jurídicas especializadas, cabendo aos agentes públicos gestores do Fundo, com o apoio da SPPI, a coordenação geral dos trabalhos e a articulação com os demais órgãos e entidades envolvidos.

CAPÍTULO VI DA LIBERAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS DO PPI

Art. 17. Os órgãos, entidades e autoridades estatais, inclusive as autônomas e independentes, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com competências de cujo exercício dependa a viabilização de empreendimento do PPI, têm o dever de atuar, em conjunto e com eficiência, para que sejam concluídos, de forma uniforme, econômica e em prazo compatível com o caráter prioritário nacional do empreendimento, todos os processos e atos administrativos necessários à sua estruturação, liberação e execução.

§ 1º Entende-se por liberação a obtenção de quaisquer licenças, autorizações, registros, permissões, direitos de uso ou exploração, regimes especiais, e títulos equivalentes, de natureza regulatória, ambiental, indígena, urbanística, de trânsito, patrimonial pública, hídrica, de proteção do patrimônio cultural, aduaneira, minerária, tributária, e quaisquer outras, necessárias à implantação e à operação do empreendimento.

§ 2º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências setoriais relacionadas aos empreendimentos do PPI convocarão todos os órgãos, entidades e autoridades da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, que

tenham competência liberatória, para participar da estruturação e execução do projeto e consecução dos objetivos do PPI, inclusive para a definição conjunta do conteúdo dos termos de referência para o licenciamento ambiental.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º.....
.....

XIV - pela Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos.

.....
§ 3º Integram, ainda, a Presidência da República a Câmara de Comércio Exterior - CAMEX e o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos." (NR) [\(Artigo retificado no DOU de 15/9/2016\)](#)

"Art. 24-F. Compete à Secretaria de Parcerias de Investimento da Presidência da República - SPPI:

I - coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do Programa de Parcerias de Investimentos e o apoio às ações setoriais necessárias à sua execução, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

II - acompanhar e subsidiar, no exercício de suas funções de supervisão e apoio, a atuação dos Ministérios, órgãos e entidades setoriais, assim como do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP;

III - divulgar os projetos do PPI, de forma que permita o acompanhamento público;

IV - celebrar ajustes com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE do Ministério da Fazenda, para o recebimento de contribuições técnicas visando à adoção das melhores práticas nacionais e internacionais de promoção da ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços; e

V - celebrar ajustes ou convênios com órgãos ou entidades da administração pública da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, para a ação coordenada ou para o exercício de funções descentralizadas.

§ 1º A SPPI terá as mesmas prerrogativas ministeriais quanto à utilização de sistemas, em especial, aqueles destinados à tramitação de documentos.

§ 2º A SPPI tem como estrutura básica o Gabinete, a Secretaria Executiva e até três Secretarias."

Art. 19. Fica criado o Cargo de Natureza Especial - CNE de Secretário-Executivo da SPPI.

Art. 20. A Empresa de Planejamento e Logística - EPL passa a ser vinculada à SPPI, cabendo-lhe prestar apoio ao CPPI.

Art. 21. Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, aos empreendimentos empresariais privados que, em regime de autorização administrativa,

concorram ou convivam, em setor de titularidade estatal ou de serviço público, com empreendimentos públicos a cargo de entidades estatais ou de terceiros contratados por meio das parcerias de que trata esta Lei.

Art. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 13 de setembro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Henrique Meirelles
Maurício Quintella
Fernando Coelho Filho
Dyogo Henrique de Oliveira
José Sarney Filho

LEI Nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997

Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O Programa Nacional de Desestatização - PND tem como objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infra-estrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.

Art. 2º Poderão ser objeto de Desestatização, nos termos desta Lei:

I - empresas, inclusive instituições financeiras, controladas direta ou indiretamente pela União, instituídas por lei ou ato do Poder Executivo;

II - empresas criadas pelo setor privado e que, por qualquer motivo, passaram ao controle direto ou indireto da União;

III - serviços públicos objeto de concessão, permissão ou autorização;

IV - instituições financeiras públicas estaduais que tenham tido as ações de seu capital social desapropriadas, na forma do Decreto-lei nº 2.321, de 25 de fevereiro de 1987.

V - bens móveis e imóveis da União. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001\)](#)

§ 1º Considera-se desestatização:

a) a alienação, pela União, de direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de outras controladas, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade;

b) a transferência, para a iniciativa privada, da execução de serviços públicos explorados pela União, diretamente ou através de entidades controladas, bem como daqueles de sua responsabilidade.

c) a transferência ou outorga de direitos sobre bens móveis e imóveis da União, nos termos desta Lei. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001\)](#)

§ 2º Aplicam-se os dispositivos desta Lei, no que couber, às participações minoritárias diretas e indiretas da União no capital social de quaisquer outras sociedades e às ações excedentes à participação acionária detida pela União representativa do mínimo necessário à manutenção do controle acionário da Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás, nos termos do artigo 62 da Lei nº 9.478, de 06.08.97.

§ 3º O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, por determinação do Conselho Nacional de Desestatização, definido nesta Lei, e por solicitação de Estados ou Municípios, poderá firmar com eles ajuste para supervisionar o processo de desestatização de empresas controladas por aquelas unidades federadas, detentoras de concessão, permissão ou autorização para prestação de serviços públicos, observados, quanto ao processo de desestatização, os procedimentos estabelecidos nesta Lei.

§ 4º Na hipótese do parágrafo anterior, a licitação para a outorga ou transferência da concessão do serviço a ser desestatizado poderá ser realizada na modalidade de leilão.

§ 5º O Gestor do Fundo Nacional de Desestatização deverá observar, com relação aos imóveis da União incluídos no Programa Nacional de Desestatização, a legislação aplicável às desestatizações e, supletivamente, a relativa aos bens imóveis de domínio da União, sem prejuízo do disposto no inciso VII do art. 6º. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001\)](#)

§ 6º [\(Revogado pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

.....
.....

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986,

9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

.....
.....

LEI Nº 13.303, DE 30 DE JUNHO DE 2016

Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO II

DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS ÀS EMPRESAS PÚBLICAS,
ÀS SOCIEDADES DE ECONOMIA MISTA E ÀS SUAS
SUBSIDIÁRIAS QUE EXPLOREM ATIVIDADE ECONÔMICA
DE PRODUÇÃO OU COMERCIALIZAÇÃO DE BENS OU DE
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, AINDA QUE A ATIVIDADE
ECONÔMICA ESTEJA SUJEITA AO REGIME DE MONOPÓLIO
DA UNIÃO OU SEJA DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS.

CAPÍTULO I DAS LICITAÇÕES

Seção II

Disposições de Caráter Geral sobre Licitações e Contratos

Art. 40. As empresas públicas e as sociedades de economia mista deverão publicar e manter atualizado regulamento interno de licitações e contratos, compatível com o disposto nesta Lei, especialmente quanto a:

- I - glossário de expressões técnicas;
- II - cadastro de fornecedores;
- III - minutas-padrão de editais e contratos;
- IV - procedimentos de licitação e contratação direta;
- V - tramitação de recursos;
- VI - formalização de contratos;
- VII - gestão e fiscalização de contratos;
- VIII - aplicação de penalidades;
- IX - recebimento do objeto do contrato.

Art. 41. Aplicam-se às licitações e contratos regidos por esta Lei as normas de direito penal contidas nos arts. 89 a 99 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Seção VI

Do Procedimento de Licitação

Art. 54. Poderão ser utilizados os seguintes critérios de julgamento:

- I - menor preço;
- II - maior desconto;
- III - melhor combinação de técnica e preço;
- IV - melhor técnica;
- V - melhor conteúdo artístico;
- VI - maior oferta de preço;
- VII - maior retorno econômico;
- VIII - melhor destinação de bens alienados.

§ 1º Os critérios de julgamento serão expressamente identificados no instrumento convocatório e poderão ser combinados na hipótese de parcelamento do objeto, observado o disposto no inciso III do art. 32.

§ 2º Na hipótese de adoção dos critérios referidos nos incisos III, IV, V e VII do caput deste artigo, o julgamento das propostas será efetivado mediante o emprego de parâmetros específicos, definidos no instrumento convocatório, destinados a limitar a subjetividade do julgamento.

§ 3º Para efeito de julgamento, não serão consideradas vantagens não previstas no instrumento convocatório.

§ 4º O critério previsto no inciso II do caput:

I - terá como referência o preço global fixado no instrumento convocatório, estendendo-se o desconto oferecido nas propostas ou lances vencedores a eventuais termos aditivos;

II - no caso de obras e serviços de engenharia, o desconto incidirá de forma linear sobre a totalidade dos itens constantes do orçamento estimado, que deverá obrigatoriamente integrar o instrumento convocatório.

§ 5º Quando for utilizado o critério referido no inciso III do caput, a avaliação das propostas técnicas e de preço considerará o percentual de ponderação mais relevante, limitado a 70% (setenta por cento).

§ 6º Quando for utilizado o critério referido no inciso VII do caput, os lances ou propostas terão o objetivo de proporcionar economia à empresa pública ou à sociedade de economia mista, por meio da redução de suas despesas correntes, remunerando-se o licitante vencedor com base em percentual da economia de recursos gerada.

§ 7º Na implementação do critério previsto no inciso VIII do caput deste artigo, será obrigatoriamente considerada, nos termos do respectivo instrumento convocatório, a repercussão, no meio social, da finalidade para cujo atendimento o bem será utilizado pelo adquirente.

§ 8º O descumprimento da finalidade a que se refere o § 7º deste artigo resultará na imediata restituição do bem alcançado ao acervo patrimonial da empresa pública ou da sociedade de economia mista, vedado, nessa hipótese, o pagamento de indenização em favor do adquirente.

Art. 55. Em caso de empate entre 2 (duas) propostas, serão utilizados, na ordem em que se encontram enumerados, os seguintes critérios de desempate:

I - disputa final, em que os licitantes empatados poderão apresentar nova proposta fechada, em ato contínuo ao encerramento da etapa de julgamento;

II - avaliação do desempenho contratual prévio dos licitantes, desde que exista sistema objetivo de avaliação instituído;

III - os critérios estabelecidos no art. 3º da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, e no § 2º do art. 3º da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

IV - sorteio.

.....
.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 870, DE 1º DE JANEIRO DE 2019

Estabelece a organização básica dos órgãos da
Presidência da República e dos Ministérios.

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:

.....

Ministério da Infraestrutura

.....

Art. 36. Integram a estrutura básica do Ministério da Infraestrutura:

- I - o Conselho de Aviação Civil;
- II - o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante;
- III - a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos;
- IV - a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias;
- V - o Conselho Nacional de Trânsito;
- VI - [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 882, de 3/5/2019\)*](#)
- VII - até quatro Secretarias.

Parágrafo único. Ao Conselho de Aviação Civil, presidido pelo Ministro de Estado da Infraestrutura, com composição e funcionamento estabelecidos em ato do Poder Executivo federal, compete estabelecer as diretrizes da política relativa ao setor de aviação civil.

Ministério da Justiça e Segurança Pública

Art. 37. Constitui área de competência do Ministério da Justiça e Segurança Pública:

- I - defesa da ordem jurídica, dos direitos políticos e das garantias constitucionais;
- II - política judiciária;
- III - políticas sobre drogas, quanto a:
 - a) difusão de conhecimento sobre crimes, delitos e infrações relacionados às drogas lícitas e ilícitas; e
 - b) combate ao tráfico de drogas e crimes conexos, inclusive por meio da recuperação de ativos que financiem ou sejam resultado dessas atividades criminosas;
- IV - defesa da ordem econômica nacional e dos direitos do consumidor;
- V - nacionalidade, imigração e estrangeiros;
- VI - registro sindical;
- VII - ouvidoria-geral do consumidor e das polícias federais;
- VIII - prevenção e combate à corrupção, à lavagem de dinheiro e ao financiamento ao terrorismo e cooperação jurídica internacional;
- IX - coordenação de ações para combate a infrações penais em geral, com ênfase em corrupção, crime organizado e crimes violentos;
- X - política nacional de arquivos;
- XI - coordenação e promoção da integração da segurança pública no território nacional, em cooperação com os entes federativos;
- XII - aquelas previstas no no § 1º do art. 144 da Constituição, por meio da Polícia Federal;
- XIII - aquela prevista no § 2º do art. 144 da Constituição, por meio da Polícia Rodoviária Federal;
- XIV - política de organização e manutenção da polícia civil, da polícia militar e do corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, nos termos do disposto no inciso XIV do caput do art. 21 da Constituição;

XV - defesa dos bens e dos próprios da União e das entidades integrantes da administração pública federal indireta;

XVI - coordenação do Sistema Único de Segurança Pública;

XVII - planejamento, coordenação e administração da política penitenciária nacional;

XVIII - coordenação, em articulação com os órgãos e as entidades competentes da administração pública federal, a instituição de escola superior de altos estudos ou congêneres, ou de programas, enquanto não instalada a escola superior, em matérias de segurança pública, em instituição existente;

XIX - promoção da integração e da cooperação entre os órgãos federais, estaduais, distritais e municipais e articulação com os órgãos e as entidades de coordenação e supervisão das atividades de segurança pública;

XX - estímulo e propositura aos órgãos federais, estaduais, distritais e municipais de elaboração de planos e programas integrados de segurança pública, com o objetivo de prevenir e reprimir a violência e a criminalidade;

XXI- desenvolvimento de estratégia comum baseada em modelos de gestão e de tecnologia que permitam a integração e a interoperabilidade dos sistemas de tecnologia da informação dos entes federativos;

XXII - política de imigração laboral; e

XXIII - assistência ao Presidente da República em matérias não afetas a outro Ministério.

.....
.....

Ofício nº 371 (CN)

Brasília, em 31 de agosto de 2019.

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

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

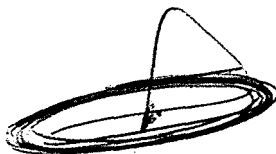
Senhor Presidente,

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 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”.

À Medida foram oferecidas 51 (cinquenta e uma) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2019 (CM MPV nº 882, de 2019), que conclui pelo PLV nº 19, de 2019.

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

Atenciosamente,



Senador Davi Alcolumbre
Presidente da Mesa do Congresso Nacional



Secretaria-Geral da Mesa SF
4553
Ponto: 4553
Ass.: 4553
Data: 31/08/2019 21:00



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar 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."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	001; 002; 003; 004; 005; 006
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	007; 015; 016; 017; 018; 047
Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	008
Deputado Federal Abou Anni (PSL/SP)	009
Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)	010; 011
Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	012; 013
Senador Jean Paul Prates (PT/RN)	014
Senador Rodrigo Pacheco (DEM/MG)	019
Deputado Federal Bosco Costa (PR/SE)	020
Deputado Federal Marcelo Ramos (PR/AM)	021; 048
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	022
Deputado Federal Ivan Valente (PSOL/SP)	023
Deputado Federal Eli Corrêa Filho (DEM/SP)	024
Senador Antonio Anastasia (PSDB/MG)	025
Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PR/PR)	026
Deputado Federal Delegado Waldir (PSL/GO)	027
Deputado Federal Mauro Nazif (PSB/RO)	028; 029
Deputado Federal Elias Vaz (PSB/GO)	030
Deputado Federal Rogério Correia (PT/MG)	031; 032; 033; 034; 035; 036

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputada Federal Rosana Valle (PSB/SP)	037; 038; 039
Senador Wellington Fagundes (PR/MT)	040
Deputado Federal Vinicius Poit (NOVO/SP)	041
Deputado Federal José Medeiros (PODE/MT)	042; 043; 044; 045; 046
Senador Davi Alcolumbre (DEM/AP)	049
Senador Paulo Rocha (PT/PA)	050; 051

TOTAL DE EMENDAS: 51



[Página da matéria](#)



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 882

00001 ETIQUETA

DATA
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprima-se o artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019.

JUSTIFICATIVA

O artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019, altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento – PPI. As alterações visam acelerar os processos de concessão e desestatização. No entanto, tais alterações devem ser realizadas por meio de Projeto de Lei, com ampla discussão no Congresso Nacional.

ASSINATURA

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 882

00002 ETIQUETA

DATA
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o § 3º do artigo 16 da Lei nº 13.334, de 2016, alterada pelo artigo 5º da Medida Provisória nº 882/2019, para que passe a constar a seguinte redação:

Art. 16.....

.....

§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial ou em outro meio apto a lhe dar publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital, sendo concedido prazo de 15 (quinze) dias úteis para a manifestação dos interessados.

.....

JUSTIFICATIVA

O artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019, altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento – PPI. O Processo de colação previsto nos parágrafos do artigo 16 dispõe que o BNDES enviará consulta a três ou mais

profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, podendo ainda receber propostas adicionais. No entanto, não está previsto prazo para a manifestação dos interessados. Dessa forma, propomos o prazo de quinze dias úteis para o recebimento de proposta adicionais, após divulgação pelo BNDES.

ASSINATURA



ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 882

00003 ETIQUETA

DATA
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprima-se os parágrafos 1º ao 7º do artigo 16; e artigo 16-A da Lei nº 13.334, de 2016, alterada pelo artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória modifica regras sobre a contratação de estudos para desestatizações pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os parágrafos 1º a 7º do artigo 16 e 16-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, disciplinam uma nova “modalidade” de licitação, chamada colação, que flexibiliza demasiadamente a contratação de suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização.

No entanto, a legislação brasileira possui uma diversidade de opções para a contratação de projetos de infraestrutura. Além disso, a modalidade sugerida abre brecha para que os mesmos profissionais qualificados ou aqueles já conhecidos sejam sempre os contratados.

ASSINATURA

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 882

00004 ETIQUETA

DATA
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o seguinte § 3º ao artigo 320 da Lei nº 9.503/97, alterada pelo artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019:

“Art. 320.....

§ 1º.

§ 2º.

§ 3º Tratando-se da receita arrecadada por equipamentos eletrônicos, será destinado percentual mínimo de vinte por cento na construção de passarelas de pedestres. (NR)”

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 9.503, de 1997, “institui o Código de Trânsito Brasileiro”. Assim, com o objetivo de aperfeiçoar o Código Brasileiro de Trânsito - CTB, no tocante à destinação dos recursos arrecadados por meio de equipamentos eletrônicos, a proposta pretende vincular, pelo menos, vinte por cento da receita arrecadada por equipamentos eletrônicos para construção de passarelas de pedestres, visando não só a segurança do pedestre, mas principalmente dos motoristas. Ademais, o percentual estabelecido evitará que o administrador determine outras prioridades com os recursos.

A medida se mostra necessária para evitar atropelamentos em vias perigosas, eliminar acidentes de veículos que resultam de freadas bruscas, reduzir o tempo de viagem dos motoristas ao eliminar a necessidade de reduzir a velocidade ou parar no local. O aumento expressivo da frota de veículos automotores nos últimos anos corroborou para que os entes

federados tivessem dificuldade para investir na qualidade e na segurança das estradas e rodovias, situação que causou um número elevadíssimo de mortos e feridos.

Diante das razões apontadas, convoco os nobres pares a apoiarem a presente emenda.

ASSINATURA

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'D. Henrique', is written over a horizontal rectangular line.

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 882

00005 ETIQUETA

DATA
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprima-se o artigo 7º-A, caput e parágrafo único, da Lei 13.334/16, alterada pelo artigo 5º da MPV 882/19.

JUSTIFICATIVA

A MPV 882/19 altera, entre outras, a Lei 13.334/2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Ao ser criado, estabelece-se que os projetos qualificados no PPI serão tratados como de interesse estratégico e terão prioridade nacional em todas as esferas do Governo. A Lei 13.334/2016 cria ainda o Conselho do PPI, composto por Ministros de Estado, além dos presidentes do Banco do Brasil, do BNDES e da Caixa Econômica Federal.

Dessa forma, tendo em vista a relevância para o Brasil dos projetos a serem tratados no âmbito do PPI, não é razoável que decisões sejam tomadas, senão pelo Conselho com esse fim constituído. Com esse objetivo, ofereço a presente emenda supressiva.

ASSINATURA

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 882

00006 ETIQUETA

DATA
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o inciso I, § 4º do artigo 16 da Lei nº 13.334/16, alterada pelo artigo 5º da MPV 882/2019, para que passe a constar a seguinte redação:

§ 4º.....

I - a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido ao BNDES, desde que devidamente motivado, incluir ou excluir consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

JUSTIFICATIVA

O artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019, altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento – PPI. O Processo de colação previsto nos parágrafos do artigo 16 dispõe entre outros que o BNDES poderá incluir ou excluir consultados a fim de viabilizar a comparação dinâmica.

Dessa forma, o que se propõe é que a inclusão ou a exclusão de novos consultados seja devidamente motivada a fim de que se garanta a transparência do processo.

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 3 DE MAIO DE 2019

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. Medida Provisória nº 805, de 2017.

EMENDA ADITIVA

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 289.....

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Com a revogação do inciso XII, art. 12, da Lei nº 9.503, de 2007, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN deixa de ter competência para apreciar recurso contra as decisões das instâncias inferiores, razão pela qual o art. 289 do CTB, necessita de nova redação.

A proposta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco as causa de acidentes de trânsito, tais como dirigir sob a influência de álcool e

realizar, Disputar corrida ou Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus, por exemplo. Assim, a resposta aos responsáveis por esses tipos infracionais, deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva aplicação da norma e educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade.

Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível do processo decisório devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea “b”, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

Contamos, pois, com o apoio de nossos nobres Pares nas duas Casas do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

HUGO LEAL
Deputado Federal

EMENDA A MP 882 , de 2019

EMENDA ADITIVA

(Do Sr. Deputado Vanderlei Macris)

Incluam-se onde couber, na Medida Provisória 882, de 03 de maio de 2019 o seguinte artigo:

Art.... Os artigos 179, I, II; 180; 181, XI, XVII, XVIII, XIX; 187, I; 193; 221; 230; 231; 232; 233; 234; 235; 237; 241 e 253 da Lei 9.503/97, que disciplina o Código de Trânsito Brasileiro, não produzirão pontuação para os motoristas empregados regidos pela CLT, em face de trabalharem na forma de subordinação jurídica e sob o poder disciplinar do empregador.

§1º A não pontuação não significa isenção em relação à multa referente às infrações constantes dos artigos citados no caput. Devendo a mesma ser paga na forma disciplinada no Código de Trânsito Brasileiro.

§2º O empregador não estará obrigado a informar o nome do motorista empregado pelo cometimento das infrações do caput, para os efeitos no disposto nos parágrafos 7º e 8º do Artigo

257 do Código de Trânsito Brasileiro, descabida, no caso, a multa prevista pela não identificação.

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por objetivo excluir a pontuação do motorista empregado em sua CNH decorrente das autuações que não se caracterizam como infrações de trânsito praticadas em atos de direção de sua responsabilidade.

São infrações de responsabilidade do proprietário do veículo que por isso mesmo deve ter mantida a sua responsabilização como se propugna no parágrafo 2º ora proposto.

Sala da Comissão, 08 de maio de 2019.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019.

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.

EMENDA ADITIVA Nº

O art. 2º da MP nº 882, de 3 de maio de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 10-B:

“Art. 10-B. Poderão participar de todas as reuniões do Contran, sem direito a voto, mas com direito a voz, independentemente de convite, 2 (dois) parlamentares da Câmara dos Deputados e 2 (dois) parlamentares do Senado Federal que sejam membros das comissões temáticas permanentes ligadas ao trânsito e transporte mediante a indicação feita pelos presidentes das respectivas casas.”

JUSTIFICAÇÃO

A razão desta emenda se calca no fato de que o Poder Executivo e o Legislativo devem coexistir de forma harmônica, trabalhando em conjunto desde a fase de discussão de ideias e de questões ligadas ao trânsito e transporte terrestre.

Doutro modo, significa dizer que os atos normativos emanados pelo Contran devem ser criados mediante a imprescindível participação e fiscalização dos representantes do povo e dos estados com vistas a ajustar, numa fina sintonia, os interesses do executivo com os interesses e os reclamos de certas categorias e setores da sociedade.

A simbiose proposta entre os citados ministros ou seus representantes e os parlamentares da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, seguramente, introduzirá vantagens no que tange à elaboração e à maturação das matérias debatidas naquelas reuniões.

Demais disso, ao Contran cabe a importante missão de regulamentar a legislação de trânsito forjada no seio do Congresso Nacional; no entanto, a experiência vem a nosso socorro para demonstrar a problemática que, paulatinamente, foi se instalando no âmbito da regulamentação exercida pelo Contran, marcada, sobretudo, por atos normativos que exorbitam do seu poder de regulamentar, inovando no ordenamento jurídico sem nenhum respaldo legal. Tanto que, não raro, tais atos terminam alvejados por Projetos de Decreto Legislativo destinados à sua sustação.

Desta forma, a interlocução ventilada pela emenda aditiva se prestaria a compatibilizar os atos normativos produzidos pelo Contran com parâmetros delimitados pelas leis gestadas no ventre legiferante do Poder Legislativo, amoldando, pois, as deliberações e as resoluções desse conselho às aspirações concebidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Forte nessas premissas, entendemos que com a participação propositada destes parlamentares - membros das correlatas comissões - nas reuniões do Contran a produção normativa regulamentar se tornará mais operosa e eficiente; contribuirá muito mais com a qualidade dos debates e trará maior representatividade na discussão das matérias submetidas ao crivo daquele conselho.

Por prolepse, antes que se acene suposta e descabida ameaça à separação dos poderes, bom se diga que a emenda aditiva requerida não pretende conferir direito a voto aos parlamentares, mas fundamentalmente lhes oportunizar o direito à palavra e a uma justa discussão, sem ofender o indigitado princípio constitucional, eis que mantém intangível e incólume a independência do executivo.

Em remate, evidente que sobejam motivos que nos levam a propor a presente emenda aditiva.

Sala das Sessões, 08 de maio de 2019.

Deputado Federal
Abou Anni – PSL (SP)

EMENDA n° - CM
(à MPV n° 882, de 2019)

Inclua-se no artigo 2º da Medida Provisória n° 882, de 3 de maio de 2019, a seguinte alteração no artigo 135 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 2º - A Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10 -

Art. 10-A -

Art. 135 – Os veículos de transporte remunerado individual ou coletivo de passageiros, inclusive os empregados em serviços públicos ou de utilidade pública, deverão ser registrados, licenciados, emplacados na característica comercial e devidamente autorizados pelo poder público responsável.”

JUSTIFICAÇÃO

A Atual redação do artigo 135 do Código de Trânsito Brasileiro, instituído em 1997, traz uma definição que encontra-se desatualizada diante da evolução de vários tipos de transporte remunerado de passageiros, sejam individuais ou coletivos ofertados a população.

A Lei 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana trouxe no seu bojo os tipos de transporte remunerado, sejam eles coletivos, individuais e até mesmo públicos ou privados, com objetivo de equacionar as várias modalidades disponibilizadas à população para sua mobilidade no território brasileiro.

A definição contida na redação atual do citado dispositivo como “*veículos de aluguel*”, que na década de 70 e 80 era comum no tratamento dado ao táxi, hoje resulta duplicidade de interpretação, pois poderá ocasionar dúvidas se estamos referindo ao táxi, que atualmente na Lei 12.587/2012 é tratado como transporte remunerado individual de utilidade pública, ou com os veículos utilizados nos serviços de locação comercial.

A devida atualização do conceito do artigo 135 do CTB é necessária e contribuirá na gestão do trânsito no país, facilitando a aplicação da lei e eliminando dúvidas diante do caso concreto.

Diante do exposto, contamos com apoio dos Nobres Parlamentares a esta emenda.

Sala da Comissão,

Deputado Federal Mauro Lopes
(MDB-MG)

EMENDA n° - CM
(à MPV n° 882, de 2019)

Inclua-se no artigo 2° da Medida Provisória n° 882, de 3 de maio de 2019, a seguinte alteração no artigo 231 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 2° - A Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10 -

Art. 10-A -

Art. 231 -

VIII – efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado:

a) transporte de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes), apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação.

b) transporte de cargas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.

Infração – grave;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa – remoção do veículo.”

JUSTIFICAÇÃO

Um dos maiores problemas enfrentados no trânsito das cidades brasileiras é a prática do transporte ilegal de passageiros.

Este transporte ilegal de passageiros, ou mais conhecido como transporte clandestino, é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade.

Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

A verdade é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e, para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Ao colocar em risco de vida inocentes passageiros, estes transportadores estão cometendo um crime, o qual deve ser qualificado como crime de trânsito. Assim, a presente emenda visa capacitar às autoridades públicas com procedimentos que garantam a segurança necessária no trânsito das cidades e nas rodovias permitindo uma repressão eficaz do transporte ilegal de passageiros.

Diante do exposto, contamos com apoio dos Nobres Parlamentares a esta emenda.

Sala da Comissão,

Deputado Federal Mauro Lopes
(MDB-MG)



EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescentem-se aos artigos 2º e 6º da Medida Provisória nº 882/2019 os seguintes dispositivos, na forma abaixo:

“Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 289

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....
Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.’ (NR)

Art. 6º Ficam revogados:

I - o inciso XII do caput do art. 12, e as letras a e b do inciso I do art. 289, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 882, de forma acertada, retira a competência de julgamento de recursos de penalidades impostas por órgãos ou entidades de trânsito da União do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Tal medida representará uma maior agilidade na análise dos referidos recursos, reduzindo



CÂMARA DOS DEPUTADOS

assim a sensação de impunidade e a burocracia e trazendo maior segurança jurídica para os cidadãos. Por outro lado, ainda desonera o CONTRAN dessa atribuição de órgão recursal, para que possa se dedicar à discussão de temas relevantes nacionais no âmbito do trânsito brasileiro.

Ocorre que, apesar da revogação do inciso XII do art. 12 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que trata dessa competência, é necessário ainda ajustar a redação do art. 289 do mesmo diploma. Nesse sentido, é importante frisar que a competência para julgamento de recursos em 2ª instância de penalidades aplicadas por órgãos e entidades de trânsito federais já era compartilhada entre o CONTRAN, nos casos de multa gravíssima e suspensão do direito de dirigir superior a 6 meses, e o Colegiado Especial ou JARI, nas demais penalidades. Assim, a referida alteração não trará grandes impactos nos órgãos de trânsito nem resultará na criação de novos órgãos, vez que já existem os colegiados responsáveis por esses julgamentos, apenas haverá extensão da competência para todas as penalidades.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada, permitindo assim que o CONTRAN possa ser, de fato, desonerado dessa competência recursal, se dedicando a temas e discussões mais relevantes, e que os recursos de penalidades por infrações de trânsito possam ter sua análise e resposta em período mais curto.

Sala da Comissão, 08 de maio de 2019.

DEPUTADO NICOLETTI

PSL-RR



EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019, na forma abaixo:

“Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 10

§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso dos Ministérios da Defesa e da Justiça e Segurança Pública, alternativamente, por oficial ou por policial rodoviário federal, respectivamente.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 882 apresenta nova composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, estabelecendo que os Ministérios relacionados deverão ser representados pelos seus respectivos Ministros nas reuniões do Conselho, em contraposição aos “representantes dos Ministérios”, como atualmente dispõe o art. 10 do CTB.

Tal modificação impõe uma maior representatividade no CONTRAN, bem como garante maior estabilidade e convergência das decisões com a Política Nacional de Trânsito adotada pelo país. Por outro lado, representa um desafio, uma vez que os Ministros possuem grandes limitações de agenda, o que pode dificultar sua participação nas reuniões em alguns momentos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Dessa forma, o parágrafo 5º do art. 10 do CTB, proposto pela MP, busca estabelecer alternativas que viabilizem a representação do Ministério nas reuniões do CONTRAN sempre que o Ministro se encontrar impedido de participar, em razão de outras agendas. Nesses casos, a proposta permite que servidores dos ministérios ocupantes de cargos e funções de nível DAS-6 ou superior poderão substituí-los, e no caso do Ministério da Defesa, a substituição poderá ocorrer por qualquer Oficial-General.

Dentro dessa sistemática, buscando viabilizar a maior representatividade possível do Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP no âmbito das reuniões do CONTRAN, e considerando que esse Ministério possui em sua estrutura a Polícia Rodoviária Federal, órgão que compõe o Sistema Nacional de Trânsito e que possui em seus quadros servidores que atuam diariamente com a legislação de trânsito, bem como o histórico de representatividade do Ministério junto ao CONTRAN por meio de Policiais Rodoviários Federais, que muito tem contribuído nas discussões técnicas desse Conselho, entendemos que essa alteração possibilitará a melhor representatividade possível do MJSP no âmbito do CONTRAN, nas hipóteses de impossibilidade de participação do Ministro.

Também propomos a ampliação da representação do Ministério da Defesa por Oficial das Forças Armadas, visando assim possibilitar a participação por outros oficiais qualificados e que possam bem representar o Ministério junto ao CONTRAN.

Sala da Comissão, 08 de maio de 2019.

DEPUTADO NICOLETTI

PSL-RR

EMENDA Nº - CMMP
(à MPV nº 882, de 2019)

Insira-se o seguinte texto à redação proposta pelo art. 2º da Medida Provisória nº 882, de 2019, para alteração à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

Art. 2º

.....
“**Art. 12.**

.....
§ 1º As normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública antes de sua entrada em vigor.

§ 2º A consulta pública de que trata o § 1º terá duração de, pelo menos, dez dias contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 3º As contribuições recebidas na forma do § 1º ficarão disponíveis para consulta por, pelo menos, dois anos após o fim do prazo de que trata o § 2º.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

É necessário aperfeiçoar o processo de discussão da regulamentação emanada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Atualmente, o Contran tem o poder de baixar Resoluções resultantes de discussões com pouca reflexão, ou simplesmente sem se atentar para todo o leque de repercussões que podem advir de suas determinações.

São situações que se repetem, acarretando avanços e recuos em medidas que têm custos para os proprietários de veículos, e, no conjunto, em insegurança jurídica.

Nesse sentido, a emenda que ora propomos obriga a que esse Colegiado submeta suas decisões a consulta pública, de forma a aumentar o escrutínio da sociedade às suas normas regulamentares, e estimular uma ampla reflexão antes que adquiram força normativa.

Sala da Comissão,

Senador JEAN PAUL PRATES

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA 882, DE 2019.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

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.

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 3º da Medida Provisória o seguinte dispositivo:

“Art. 26.

VI – emitir parecer prévio acerca dos editais de licitação e dos contratos de concessão de rodovias federais, assim como de alterações contratuais que se relacionem à inclusão de novos investimentos na infraestrutura concedida;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Um dos problemas constatados no desempenho da tarefa de fiscalização das concessões rodoviárias, por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), reside em uma das atribuições que a Lei nº 10.233, de 2001 lhe confere: “publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros, assim como rever os contratos já em execução, para incorporação ou retirada de investimentos de grande monta.” Parece-nos claro que tal atribuição compromete a independência da Agência para avaliar, criticar e até mesmo corrigir atos e procedimentos relacionados ao contrato. É natural que a ANTT, tendo elaborado os editais, fique intimidada diante do desafio de reconhecer seus próprios erros, quando esses vêm à tona.

Diante desse impasse moral, a melhor opção é retirar da Agência essa atribuição, de modo que possa concentrar todos esforços e recursos na indispensável tarefa de fiscalizar os contratos. A ANTT precisa de total liberdade e autonomia para apontar eventuais equívocos ou desvios, sejam eles de responsabilidade do poder público concedente sejam do concessionário. Do contrário, continuaremos dependendo cada vez mais da intervenção do Tribunal de Contas da União em assuntos relativos ao cumprimento de contratos de concessão rodoviária.

Isso posto, propomos que a formulação e publicação de editais de licitação das concessões fique a cargo da Administração Direta, cabendo a ANTT emitir parecer prévio acerca desses documentos.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 3 DE MAIO DE 2019

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.

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o seguinte dispositivo, onde couber, à Medida Provisória:

“Art. ... Ficam revogados os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir erro de técnica legislativa observado no art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em decorrência da edição da Medida Provisória nº 882, de 2019. Com as alterações na redação do *caput* do art. 10 do CTB – retirada do trecho que se referia à composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) –, os incisos que elencavam os representantes de cada órgão que compunham o Contran ficaram soltos no texto e inconsistentes com a redação do novo § 4º, que trata da nova composição do órgão.

Isso posto, propomos a revogação de todos os incisos vinculados ao *caput* do art. 10 e contamos com o apoio de nossos nobres Pares nas duas Casas do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

HUGO LEAL
Deputado Federal

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2019

(Do Sr. Deputado Hugo Leal)

Altera-se o artigo 3º e acrescenta-se o artigo 3º-A na Medida Provisória nº 882, de 03 de maio de 2019, passando a vigorar com as seguintes redações:

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 28-A. Os recursos obtidos por meio do pagamento pelo valor das outorgas deverão ser divididos na proporção de 50% (cinquenta por cento) com o(s) Estado(s), proporcionalmente à testada quilométrica do trecho da rodovia ou ferrovia situada em seu(s) respectivo(s) território(s) ou em função da localização da infraestrutura aquaviária e do lugar da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§1º Os recursos descritos no *caput* deverão ser obrigatoriamente aplicados nas atividades de recuperação, manutenção, conservação, implantação de

melhorias e ampliação da capacidade da respectiva rodovia, ferrovia e infraestrutura portuária.

§2º A União deverá efetuar o repasse desses recursos ao(s) Estado(s) no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias do seu recebimento.

Art.

77.....

II – 50% (cinquenta por cento) dos recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória no 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

Art. 3º-A A Lei nº 12.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 30-A. Os recursos obtidos por meio do pagamento de contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária deverão ser divididos na proporção de 50% (cinquenta por cento) com o Estado onde se encontra localizada a referida instalação.

§1º Os recursos descritos no *caput* devem ser obrigatoriamente aplicados nas atividades de recuperação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade da respectiva infraestrutura aeroportuária.

§2º A União deverá efetuar o repasse desses recursos ao(s) Estado(s) no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias do seu recebimento.

JUSTIFICAÇÃO

A instituição de cobrança pela outorga de concessão é justificada como meio de exigir uma contraprestação imediata do particular pela infraestrutura já existente (rodovias, redes de telecomunicações, usinas hidroelétricas, por exemplo) ou pela oportunidade de explorar um empreendimento de alta rentabilidade (como os serviços de telefonia móvel).

O destino do valor dessas outorgas, geralmente, é o caixa único do governo ou algum fundo setorial, como é o caso do setor aeroportuário (Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, criado pela Lei nº 12.462 de 04 de agosto de 2011), sendo inegável¹ seu impacto

¹ V. CÂMARA, Jacintho Silveira Dias de Arruda (2009). Tarifa nas concessões. São Paulo: Malheiros, 2009.

nas tarifas cobradas dos usuários, via de regra residentes no(s) Estado(s) onde se dá a exploração dos serviços ou onde está localizada a infraestrutura concedida ou arrendada.

Atualmente, o valor pode ser aplicado em investimentos em outras infraestruturas deficitárias dentro do setor da concessão que gerou a outorga, ou ainda para pagar outros custos e despesas no âmbito do setor público em geral.

Exatamente em função desse impacto na vida dos usuários e da destinação dos seus recursos é que estamos propondo a presente alteração legislativa, com os seguintes objetivos:

- a) dividir os referidos recursos com o Estados-membros, na proporção de 50% (cinquenta por cento), conforme os critérios de proporcionalidade acima apresentados;
- b) impedir a utilização dos recursos em atividades diversas da recuperação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade da respectiva rodovia, ferrovia, hidrovía e infraestrutura portuária e aeroportuária.

Assim, os recursos provenientes das outorgas deixariam de ser exclusivos da União, sendo repartidos com os Estados, numa espécie de compensação financeira decorrente da exploração do serviço em seu território e em função do seu inegável impactos no valor das tarifas cobradas dos usuários.

Outrossim, busca-se com a referida medida a utilização dos recursos exclusivamente no âmbito da respectiva concessão.

Sala da Comissão, em 08 de maio de 2019.

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

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA 882, DE 2019.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

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.

EMENDA Nº

Inclui-se no art. 3º da Medida provisória a alteração da ementa da Lei nº 10.233, de 2001, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências

Acrescente-se ao art. 3º da Medida Provisória os seguintes dispositivos que alteram a Lei nº 10.133, de 2001:

“Art. 14.

III –

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANT;

.....

Art. 14-A.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o **caput** terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANT, para efetuar sua inscrição.

.....

Art. 21. Fica instituída a Agência Nacional de Transportes – ANT, entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, nos termos desta Lei.

§ 1º A ANT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANT:

.....

VIII – a exploração da infraestrutura aquaviária federal;

IX – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

X – os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

XI – as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

XII – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

§ 1º A ANT articular-se-á com órgãos e entidades da administração com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º A ANT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3º A ANT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

Seção II

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes

Art. 25 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso IX do art. 24-A;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

VIII – regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de

cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infraestrutura;

VIII – autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

IX – dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

.....

Art. 27-A Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Aquaviário e portos:

I – fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

II – fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

III – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

VI – fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815, de 2013;

V – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação declusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União.

Parágrafo único. A ANT observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

.....

Art. 28. A ANT adotará as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

.....

Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANT obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pela Agência.

.....

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANT 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 serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano, para o transporte ferroviário e para o transporte aquaviário aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital.

.....

Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANT poderá estabelecer condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Art. 47-B.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, a ANT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.

Art. 47-C. A ANT poderá intervir no mercado de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional

de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo do disposto no art. 31.

.....

Art. 51-A. Fica atribuída à ANT a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei nº 12.815, de 2013.

.....

§ 2º A ANT prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.

Art. 52. A ANT terá Diretoria atuando em regime de colegiado como órgão máximo de sua estrutura organizacional, a qual contará também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....

Art. 55. Para assegurar a não-coincidência, os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANT serão de dois, três, quatro, cinco e seis anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

.....

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANT a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

.....

Art. 66. O processo decisório da ANT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

.....

Art. 77. Constituem receitas da ANT:

.....

§ 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\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANT.

Art. 78. A ANT submeterá ao Ministério da Infraestrutura sua proposta orçamentária anual, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANT, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento da Agência, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infraestrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANT, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

.....

§ 3º Caberá exclusivamente à ANT a aplicação da sanção referida no inciso VI do *caput*.

.....

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANT poderá cassar a autorização.

.....

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANT.

.....

Art. 82.....

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 - ANT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

.....

XIX – propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

.....

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANT

.....

§ 4º O DNIT e a ANT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANT 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 desta Lei.

.....

Art. 99-A. O Poder Executivo promoverá a instalação da ANT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANT e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério da Infraestrutura e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério da Infraestrutura ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa.

.....

Art. 102-A. Instalada a ANT e o DNIT, ficam extintos A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT.

.....
 Art. 103.

Parágrafo único. No exercício das atribuições referidas nos incisos V e VI do art. 25, a ANT coordenará os acordos a serem celebrados entre os concessionários arrendatários das malhas ferroviárias e as sociedades sucessoras da CBTU, em cada Estado ou Município, para regular os direitos de passagem e os planos de investimentos, em áreas comuns, de modo a garantir a continuidade e a expansão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas nas regiões metropolitanas.

.....

Art. 104.

Parágrafo único. As atribuições da CBTU que não tiverem sido absorvidas pelos Estados e Municípios serão transferidas para a ANT ou para o DNIT, conforme sua natureza.

.....

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso IX do art. 24-A, serão transferidos para a ANT, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério da infraestrutura encarregados, até a vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infraestrutura de transportes.

.....

Art. 119. Ficam a ANT e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Portus – Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

.....

Art. 122. A ANT e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 24-A. Cabe à ANT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I – promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte terrestre e aquaviário e de atividades portuárias;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III – propor ao Ministério da Infraestrutura, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre e aquaviário;

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte terrestre e aquaviário e à exploração da infraestrutura rodoviária, ferroviária, aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, mantendo os itinerários outorgados, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição;

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VII – celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VIII – elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei nº 12.815, de 2013;

IX – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração da infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre e aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

X – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados e das tarifas portuárias, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

XI – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

XII – fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

XIII – fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

XIV – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado da Infraestrutura ou ao respectivo Secretário, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública;

XV – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XVI – promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XVII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal;

XVIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

XIX – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XX – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre e aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XXI - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei nº 12.815, de 2013;

XXII – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e

reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei nº 12.815, de 2013;

XXIII – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

XXIV – fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei;

XXV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União;

XXVI – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira;

XXVII - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado da Infraestrutura e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XXVIII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XXIX – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas;

XXX – dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes;

XXXI – declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura.

III – firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais.”

“Art. 125. Revogam-se os arts. 23, 24, 27 e 99 da Lei nº 10.233, de 2001.”

JUSTIFICAÇÃO

Um dos problemas constatados na infraestrutura de transportes no Brasil reside na gestão dos diferentes modos e respectivas interfaces. A matriz de competências do setor é bastante descentralizada, resultando em lacunas e superposições de atribuições.

Parte desse problema parece ter sido sanado, com a fusão do antigo Ministério dos Transportes com as também antigas Secretaria Especial de Portos e Secretaria de Aviação Civil em uma única pasta, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atualmente denominado Ministério da Infraestrutura. Essa medida favorece a formulação de políticas integradas e articuladas, diminuindo os entraves na implementação dos programas de ações. Além disso, nota-se considerável redução dos gastos com recursos materiais e humanos para a administração pública.

No entanto, no que tange à regulação dos serviços de transporte, ainda se percebe a descentralização. Não nos parece razoável a existência de duas agências reguladoras com atribuições bastante semelhantes e áreas de atuação em comum: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Não bastassem as questões de divergência na gestão e conflitos de competência, que seriam certamente mitigadas com a unificação, a economia nos gastos públicos com a redução das estruturas administrativas de duas para uma única agência já justificaria a medida ora proposta. Estamos propondo, portanto, a fusão das duas agências na Agência Nacional de Transportes – ANT.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 882, de 2019)

Art. 1º Altere-se na Medida Provisória 882 de 3 de maio de 2019, as disposições que se seguem, as quais passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º

III - articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, para fins de *compliance* com a defesa da concorrência; e
.....”

“Art. 7º

§ 2º Os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame, e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes, o **Presidente da Empresa de Planejamento e Logística S.A.** e os **Presidentes de instituições financeiras federais** serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto.
.....”

“CAPÍTULO V
DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS
.....

Art. 14.

§ 10 A **Empresa de Planejamento e Logística S.A.** e as demais **instituições financeiras federais** ficam autorizadas a participar do FAEP e de outros fundos que tenham a mesma finalidade.
.....”

“Art. 16-B. O regime de contratação previsto neste Capítulo se aplica à **Empresa de Planejamento e Logística S.A.** e às demais **instituições financeiras federais** que participarem do FAEP ou de outros fundos que tenham a mesma finalidade.



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

.....
...”
Art. 2º Revoguem-se os incisos VIII, IX e X do art. 7º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Programa de Parceria de Investimentos - PPI foi um inegável avanço para o fortalecimento institucional e do ambiente de negócios no país. A bem sucedida carteira de projetos entregues nos últimos anos e os expressivos investimentos decorrentes são provas incontestes da eficiência do programa, o que resultou na sua manutenção da estrutura do Governo, mesmo diante da ampla reforma administrativa implementada logo no início do mandato do Presidente Bolsonaro.

A Medida Provisória 882, de 2019, entre outras disposições, fortalece o PPI e lhe confere novas e adequadas atribuições, a fim de bem exercer o seu papel, bem como institui avançado mecanismo de contratação de estudos, necessários à modelagem de novos projetos. São medidas importantes e que reforçam o compromisso com a qualidade dos projetos a serem colocados no mercado e conferem celeridade e, mais uma vez, prestigiam a qualidade na contratação de tais estudos.

Não obstante os acertos, percebo, na ocasião, a oportunidade de promover alguns ajustes e aperfeiçoamentos, particularmente no que se refere-se à composição e à representatividade do Conselho do PPI e às instituições habilitadas a contratar estudos no formato ora proposto.

No que toca à representatividade do Conselho do PPI, cumpre ressaltar que, de sua atuação, emana o assessoramento direto ao presidente, por meio da proposição de definição de políticas federais de longo prazo e qualificação de parcerias de empreendimentos públicos federais de infraestrutura, assim como de obras e serviços de engenharia de interesse estratégico para o investimento, perpassando também políticas federais de fomento de Estados, Distrito Federal e Municípios.



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Desse contexto, entende-se relevante que o assessoramento ao presidente seja realizado apenas pelos seus ministérios setoriais, a quem compete efetivamente a elaboração e proposição de políticas públicas, e, mais relevante, que por seus resultados se responsabilizam perante a sociedade.

Nesse sentido, em que pese a formação original do CPPI já considerasse a presença de instituições financeiras públicas em sua composição, dado o papel histórico na estruturação de projetos de desestatização, como é o caso do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e, mais recentemente, da Caixa Econômica Federal – Caixa e do Banco do Brasil - BB, a participação de tais instituições em órgão de assessoramento direto ao presidente, a meu ver, extrapolam o limite de suas atribuições.

Ademais, um cenário em que 3 dos 10 votos possíveis do Conselho são ofertados para que instituições financeiras decidam sobre políticas públicas conflita com a competência atribuída aos Ministérios, legitimados para formular as políticas públicas do Governo e, de outra sorte, os afasta de responsabilidade por sua atuação, dado que ela se dá de forma compartilhada com entes cuja atuação pode suscitar conflito de interesses em casos concretos que vislumbrem interessantes para seu perfil de negócios, em detrimento da melhor escolha para o interesse público.

Ora, em um país que escolhe viver um novo marco democrático, nada mais adequado que atribuir a definição das políticas públicas a quem de direito, sem possibilidade de que se escusem de sua fundamentação e que por elas sejam cobrados e, eventualmente, responsabilizados. Não parece caber, nesse novo cenário, atuação de entes cujo conflito de interesse possa contaminar o processo decisório presidencial ou fazer esvaecer as escolhas dos ministros responsáveis por suas pastas.

Com efeito, a previsão de contratação diretamente pelo BNDES de estudos qualificados no âmbito do PPI culmina com a evidência de conflito de interesses no seu papel de estruturador e de agente formulador de políticas públicas, enquanto membro do CPPI.



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Desse modo, proponho excluir as instituições financeiras do CPPI, no qual gozam de direito de voto, sem prejuízo de sua participação nas reuniões do Conselho, enquanto convidados, sem direito a voto.

De outra parte, considerando a carência do país na estruturação de projetos nas mais diversas áreas de infraestrutura, inclusive no tocantes às atividades conferidas aos entes subnacionais, restringir a contratação de estudos ao BNDES pode ser um limitador dos avanços que os mecanismos de contratação instituídos pela MP 882 vem propiciar para a estruturação de projetos de infraestrutura, como é o caso de projetos de iluminação pública e de saneamento básico.

Nesse sentido, proponho estender os mecanismos de contratação de estudos previstos na referida medida provisória, bem como o acesso ao Fundo de Apoio a Estruturação de Parceria – FAEP também à Empresa de Planejamento e Logística S.A, empresa superavitária no último ano e responsável hoje por expressiva carteira de projetos de concessão de rodovias federais, à Caixa e ao BB, preservado o papel do BNDES de administrador, gestor e representante judicial e extrajudicial do referido fundo.

Por fim, sugiro a adequação do inc. III art. 6º, para substituir a referência à extinta Secretaria de Acompanhamento Econômico pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia que hoje exerce as suas atribuições.

Sala da Comissão,

Senador RODRIGO PACHECO
DEM/MG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art. ... Os arts. 257, 261 e 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 257.....

§ 12. O prazo de que trata o § 7º será de 30 (trinta) dias, para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E.

§ 13. Para os condutores de que trata o § 12, também será de 30 (trinta) dias o prazo para apresentação da defesa da autuação, contados a partir da notificação da autuação.” (NR)

.....
“Art. 261.

§ 12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput* deste artigo, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima.

§ 13. Para os condutores de que trata o § 12, a imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina, para fins de contagem subsequente, os pontos já computados para a aplicação da penalidade.” (NR)

.....
 “Art. 282.

§ 6º O prazo de que tratam os §§ 4º e 5º não será inferior a 60 (sessenta) dias, para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo dilatar o prazo para defesa da autuação, identificação do condutor e para apresentação de recursos e pagamento de multas de trânsito, para os condutores profissionais, notadamente os caminhoneiros.

Pelas características inerentes ao desempenho de suas funções, é comum que esses profissionais fiquem por longos períodos em viagens a trabalho, razão pela qual muitas vezes os prazos definidos na legislação são insuficientes para o pleno exercício do direito de defesa dos caminhoneiros. Por esse motivo, nossa proposta busca ampliar, de quinze para trinta dias, o prazo para que os motoristas profissionais habilitados nas categorias C, D ou E possam, a partir da notificação da autuação, exercerem o direito de defesa prévia da autuação.

Também o prazo, atualmente de 30 dias, para recurso contra aplicação da penalidade de multa, passa a ser de sessenta dias para os motoristas profissionais.

Aprimoramos também o sistema de pontuação na habilitação dos motoristas profissionais, a qual, quando atingida, leva à suspensão do direito de dirigir. Sem reduzir a segurança no trânsito, nossa proposta estabelece a flexibilização, porém vinculada à gravidade das infrações cometidas, de forma que se permita àqueles condutores que tenham menos ou não tenham infrações gravíssimas e graves, atingir maior pontuação.

Assinatura:

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado BOSCO COSTA



MEDIDA PROVISÓRIA nº 882 de 2019

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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Do Deputado Marcelo Ramos)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 3º da Medida Provisória nº882/2019, na forma que se segue:

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

“Art..81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:



.....
III -

V -

“Art. 82.

.....
III – fornecer ao Ministério da Infraestrutura informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos trechos da infraestrutura rodoviária e hidroviária.

.....
XVIII -

XIX -

XX – projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia para dragagem, derrocamento, sinalização de margem e balizamento nas hidrovias e em suas travessias, em portos organizados, em instalações portuárias de pequeno porte, em cais hidroviário popular e em estação hidroviária popular, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

Art. 4º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 2º. Para os fins desta Lei, consideram-se:

.....
VI -

a) Cais Hidroviário Popular (CHP): Estrutura aquaviária singular, de interesse público ou social, constituída por um ou mais berços de atracação, e utilizado para embarque e desembarque de passageiros, turistas e tripulantes com suas bagagens.



b) Estação Hidroviária Popular (EHP): Estrutura aquaviária singular, de interesse público ou social, constituída por um ou mais berços de atracação, e utilizado para embarque e desembarque de passageiros, turistas e tripulantes com suas bagagens, podendo conter área de turismo e lazer, tais como, pista de corrida, parques infantis, ponto de encontro comunitário, anfiteatro, quadra poliesportiva e calçadas.

JUSTIFICATIVA

Modificação no inciso III do artigo 82 da lei 10.233 de 05 de junho de 2011:

Com a edição da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, instituindo o Programa de Parceria de Investimentos (PPI), o DNIT pode, perfeitamente, exercer o papel de orientador e fornecedor de subsídios para apoiar a formulação de planos de outorgas do sistema hidroviário, considerando as restrições orçamentárias, cada vez mais crescentes, da capacidade financeira do Estado.

A incorporação das Administrações Hidroviárias pelo DNIT permitiu o seu fortalecimento no que diz respeito ao desenvolvimento da infraestrutura aquaviária, quanto ao exercício de atividades relacionadas ao acompanhamento, à fiscalização e ao controle, aos estudos e projetos de dragagem, sinalização, balizamento, bem como as obras destinadas à manutenção e operação das instalações portuárias públicas, além das eclusas.

O DNIT, seguramente, está credenciado, tanto técnica como administrativamente, em subsidiar formas de exploração do Transporte Hidroviário Interior (THI), por meio de reunião de informações estruturadas e atualizadas de múltiplas fontes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Ramos

A garantia de navegação de embarcações no canal hidroviário a ser explorado deverá ser o principal papel do agente privado, quando as condições mínimas para navegação como a dragagem e contenção de margem devem ser asseguradas.

A rede de hidrovias brasileira é, atualmente, constituída de 29.000km de rios naturalmente navegáveis, dos quais apenas 8.500km encontram-se em uso comercial regular, destes, 5.700km estão na região da Amazônia. Este quadro pode ser alterado por meio de investimentos pela iniciativa privada, proporcionando, dentro de um horizonte reduzido de tempo a ampliação da rede hidroviária nacional para 44.000km, pelo menos.

A formulação de ações, conceitos e metodologias, por parte do DNIT, para subsidiar os planos de outorgas de hidrovias brasileiras visando identificar potenciais trechos, assim como os indicativos de requisitos jurídicos, institucionais, econômicos e técnicos, contribuirão para a tomada de decisão de forma segura e adequada.

- Modificação no inciso XX do artigo 82 da lei 10.233 de 05 de junho de 2011:

O texto apresentado nesta Medida Provisória para o inciso XX delimita as atribuições do DNIT a portos organizados, todavia, precisamos ampliar as ações do DNIT no setor aquaviário, não apenas nos portos organizados, atendendo assim a todas as necessidades no setor.

- Inclusão dos incisos (a,b) do inciso VI do artigo 2º da lei 12.815/2013:

As definições de Cais Hidroviário Popular (CHP) e de Estação Hidroviária Popular (EHP) adotada se encontram no glossário do DNIT e representam



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Ramos

o processo de **disseminação** dos terminais hidroviários de pequeno porte modernos e que **não possuem custos de operação**.

Principais benefícios:

- Maior agilidade e segurança às operações de embarque/desembarque;
- Garantir acessos duradouros e seguros aos serviços;
- Melhorar a acessibilidade às comunidades ribeirinhas;
- Proporcionar a ampliação do comércio regional, com consequente geração de riqueza à população local;
- Promover oportunidades de desenvolvimento ao turismo;
- Contribuir para a irradiação e interiorização do desenvolvimento regional.

Características:

- Localizada fora do porto organizado;
- Estrutura de interesse público ou social;
- Embarque e desembarque de passageiros, turistas e bagagens acompanhadas;
- Embarcações de navegação interior de pequeno porte;
- Áreas de lazer (pontos de encontro, parques, calçadas, quadras esportivas etc) – destinadas somente para os empreendimentos classificados como Estação Hidroviária Popular (EHP).

Esses empreendimentos representam benefícios à saúde dos ribeirinhos e turistas ao utilizarem instalações seguras, evitando precários e improvisados locais às margens dos rios para embarque e desembarque.

Sala das sessões, em de de 2019.

Deputado Marcelo Ramos
Vice-líder do PR

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019.

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.

Acrescente-se à Medida Provisória nº 882, de 03 de maio de 2019, onde couber, o seguinte dispositivo:

Art. 1º O § 4º do artigo 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art.10

§ 4º

(...)

X – da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.”

Justificativa

A nova composição do CONTRAN exige a participação de Ministros de Estado, de modo a torná-lo um colegiado de decisão de alto nível. O novo desenho proposto pelo Exmo. Sr. Presidente da República deixa claro o espectro abrangente que se propõe a dar às suas decisões. A importância dos temas a serem analisados pelo CONTRAN exige que a análise das matérias abrangidas pela sua competência seja vista pelos mais diversos ângulos. O texto original da MPV 882 demonstra esse espírito, na medida em que lista nove ministérios para a nova composição do órgão; também demonstra que a intenção é ter um órgão plural e completo, capaz de dar às decisões relacionadas ao transporte uma visão de todo. A pauta dos transportes rodoviários é cada vez mais presente do cotidiano do País. Neste contexto, é fundamental que o/a titular do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento tenha assento e voz no CONTRAN. A produção agrícola, força motriz da economia e responsável por grande parte da pauta de exportações do País, é quase toda escoada pelo transporte rodoviário, o que faz indispensável a presença do/a titular desta pasta no CONTRAN.

Sala da Comissão, em 09 de maio de 2019.

Deputado Arnaldo Jardim
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 882, DE 3.º DE MAIO DE 2019

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.

Suprima-se do art. 5º da MP 882 os dispositivos que alteram os artigos 14, 15, 16 e 16-A da Lei nº 13.334 de 13 de setembro de 2016:

Art. 5º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

~~Art. 14. Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.~~

~~§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.~~

~~§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.~~

~~§ 6º~~

~~II — as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o caput;~~

~~IV—os rendimentos de aplicações financeiras; e~~

~~§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.~~

~~.....” (NR)~~

~~“Art. 15. O BNDES poderá 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.~~

~~§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o caput poderá, nos termos previstos no contrato, incluir parcela fixa, parcela variável, vinculada ao êxito da licitação da parceria, ou a combinação de ambas.~~

~~§ 2º Na hipótese de êxito da licitação, a remuneração a que se refere o § 1º poderá ser paga pelo licitante vencedor.~~

~~§ 3º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)~~

~~“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do caput do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.~~

~~§ 1º Para empreendimentos ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos § 2º ao § 7º, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.~~

~~§ 2º O processo de colação de que trata o § 1º será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas~~

~~qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalente ou superior ao objeto a ser contratado.~~

~~§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial ou em outro meio apto a lhe dar publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.~~

~~§ 4º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:~~

~~I a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido ao BNDES incluir ou excluir consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;~~

~~II o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;~~

~~III ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II; e~~

~~IV o BNDES definirá a proposta vencedora de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata o inciso III.~~

~~§ 5º O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.~~

~~§ 6º O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.~~

~~§ 7º O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 2016, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no caput do art. 37 da Constituição.” (NR)~~

~~“Art. 16 A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:~~

~~I consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou~~

~~II profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.~~

~~§ 1º O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:~~

~~I o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e~~

~~II os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pelo BNDES, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.” (NR)~~

JUSTIFICAÇÃO

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é um banco público federal que tem como objetivo o financiamento de longo prazo e investimento em todos os segmentos da economia brasileira. O BNDES tem o papel fundamental na atividade econômica brasileira funcionando como entidade que compõe a administração pública indireta.

Entende-se como fundamental um país com nível de inserção econômica internacional como o Brasil ter um banco público que cumpra o papel de estratégico que visa possibilitar o investimento de longo prazo ademais em decorrência da atual situação de desaceleração econômica.

Colocado isso, o papel do BNDES não deve ser de desmonte e de desestatização da economia brasileira, por serem funções que agravariam a crise econômica, por trazer maior grau de incerteza à atividade doméstica.



Deputado **IVAN VALENTE**

Líder do PSOL



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019.

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.

EMENDA ADITIVA Nº

O art. 2º da MP nº 882, de 3 de maio de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 10-B e Parágrafo único:

“Art. 10-B. Poderão participar de todas as reuniões do Contran, sem direito a voto, mas com direito a voz, independentemente de convite, 2 (dois) parlamentares da Câmara dos Deputados e 2 (dois) parlamentares do Senado Federal que sejam membros das comissões temáticas permanentes ligadas ao trânsito e transporte mediante a indicação feita pelos presidentes das respectivas casas.”

Parágrafo único - Em seus impedimentos e suas ausências, os parlamentares da Câmara dos Deputados e os parlamentares do Senado Federal poderão ser representados por secretário parlamentar (SP) devidamente lotado no respectivo gabinete.

Justificativa

A presente emenda tem como objetivo possibilitar a efetiva participação dos representantes do Poder Legislativo nas reuniões do Contran.

Sala das Comissões, em

Eli Corrêa Filho
Deputado Federal



EMENDA Nº -
(à Medida Provisória nº 882, de 2019)

Insira-se na Medida Provisória nº 882, de 2019, o seguinte art. 6º, renumerando-se os demais:

Art. 6º. A Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A

**DAS PARCERIAS GARANTIDAS POR REPASSES
DA CIDE-COMBUSTÍVEIS**

Art. 8º-A Sem prejuízo dos instrumentos previstos nos arts. 6º e 8º desta Lei e observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal, as obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada relativas a programas de infraestrutura de transportes podem ser garantidas mediante vinculação de receita da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível (CIDE-Combustíveis) prevista no art. 177, § 4º, da Constituição Federal.

§ 1º As receitas vinculadas na forma do *caput* desempenham as funções de fonte de custeio e de garantia da contraprestação da Administração Pública na parceria público-privada.

§ 2º Para a adoção do instrumento previsto no *caput* é indispensável a contratação de verificador independente, remunerado na forma prevista no respectivo contrato.

§ 3º Na hipótese do *caput*, a parcela vinculada deve ser depositada em conta bancária específica relativa ao contrato de parceria até o valor do somatório das contraprestações de cada ano do contrato vigente.

§ 4º O valor vinculado deve ser repassado ao parceiro privado após a liquidação de cada etapa de vencimento financeiro do contrato, observado o cronograma de pagamento das contraprestações e só após a aprovação mensal do Quadro Interno de Desempenho (QID) pelo verificador independente.



§ 5º Fica vedada a transferência à Administração Pública dos valores depositados na conta bancária vinculada, salvo se houver inadimplemento definitivo da obrigação pelo contratado ou sua concordância.

§ 6º Enquanto não liquidada a obrigação, os valores depositados em conta bancária vinculada mantêm a impenhorabilidade inerente aos bens públicos e permanecem em afetos à satisfação da obrigação e o seu papel garantidor de eventual contrato de financiamento.

§ 7º Para fins de levantamento dos valores depositados em conta bancária vinculada ou de transferência desses valores à Administração Pública, a liquidação de cada etapa do contrato ou a inexecução contratual devem ser atestadas por verificador independente.”

JUSTIFICAÇÃO

Sabe-se que um dos principais entraves à efetivação das parcerias público-privadas (PPPs) na área de infraestrutura nos Estados e nos Municípios é a inconstância de recursos orçamentários, em fluxo constante, que suportem essas operações. Os instrumentos hoje disponíveis deixam a desejar, em especial quanto a estruturas de garantias adequadas que sejam flexíveis e, principalmente, elegíveis junto aos agentes financiadores.

Ao longo dos últimos anos, o exame factual de como tem sido utilizado o mecanismo das PPPs nesse setor tem revelado uma performance modesta, muito aquém das necessidades do país. Isso ocorre, na maioria das vezes, pela falta de condição de parceiros privados em sentirem-se seguros quanto a capacidade de Estados e Municípios honrarem com as suas obrigações e quanto o oferecimento de garantias.

É por conta disso que defendemos utilizar parte do fluxo de recursos e de repasses da CIDE como forma de pagamento de contraprestações e, ao mesmo tempo, como garantia das parcerias, com vistas a ampliação do mecanismo das PPPs no setor de infraestrutura e de transportes.



É preciso lidar e superar um arco de restrições que ainda impera na administração pública de modo que tenhamos uma nova *práxis*, mais criativa, no uso desses recursos. É forçoso reconhecer que ainda não se promoveu na administração pública do país, na prática, a transição completa do modelo burocrático para os paradigmas da administração gerencial: muitos gestores (inclusive por fundado temor de excessos de alguns órgãos de controle) evitam tomar qualquer medida, ainda que lícita, benéfica e eficiente, por “falta de previsão legal”.

Assim, para dar segurança jurídica e, inclusive, estimular a adoção desse mecanismo, é que apresentamos esta emenda com a finalidade de criar um capítulo específico na Lei das PPPs para disciplinar que os recursos oriundos da CIDE possam ser utilizados como fluxo de contraprestações e, ao mesmo tempo, como mecanismo garantidor.

No modelo que se propõe, os recursos correspondentes aos pagamentos periódicos ao contratado constituirão parcela vinculada dos recursos oriundos da Contribuição tanto pela União, como por Estados e Municípios, no que toca aos repasses obrigatórios. Tudo isso, claro, desde que no interesse da respectiva administração.

Assim, o poder público, ao receber os recursos (originais ou advindos de repasse compulsório), poderá fazer a opção de reservar uma parcela, a qual deverá ficar, por assim dizer, retida e administrada pela instituição financeira, a fim de ser destinada ao parceiro privado, *obedecido o cronograma contratual de pagamento e à medida que o Poder Público realize a liquidação*.

Para melhor condução da gestão desses contratos, prevê-se a existência de verificador independente para cada contrato, a ser remunerado na forma prevista no contrato de parceria, e que atestará a consecução dos objetivos pelo parceiro privado.

Com essa modificação, haverá ganhos não apenas de segurança jurídica, mas também é esperado significativo incremento do nível de investimentos pelos parceiros privados no âmbito da infraestrutura e dos transportes. Aliado a isso, haverá mobilização de capital em montante muito superior ao que o Poder Público poderia aportar via orçamento, mas, desta feita, com a garantia de pagamento, com base em valor referente à CIDE.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Não há, ademais, impacto financeiro ou orçamentário na emenda proposta, uma vez que a garantia já é o próprio meio de pagamento do contrato, e se baseia única e exclusivamente na opção da administração em destinar parte dos recursos da CIDE para este fim.

Sala da Comissão,

Senador ANTONIO ANASTASIA



EMENDA Nº

_____/____/____

APRESENTAÇÃO DE EMENDASDATA
____/____/2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

TIPO

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

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PR	PR	01/02

EMENDA (ADITIVA)**Inclua-se** no que couber o seguinte artigo renumerando-se os demais:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para substituir o termo “agente de trânsito” por “agente da autoridade de trânsito”.

Art. 2º O art. 69 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 69

II -

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente da autoridade de trânsito interrompa o fluxo de veículos;” (NR)

Art. 3º O art. 87 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 87.....

VI - gestos do agente da autoridade de trânsito e do condutor.” (NR)

Art. 4º O art. 89 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 89

I - as ordens do agente da autoridade de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;” (NR)

Art. 5º O art. 262 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 262

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente da autoridade de trânsito deverá, desde

logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.” (NR)

Art. 6º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 280

.....
§ 3º *Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente da autoridade de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.” (NR)*

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto objetiva tornar o texto igual para a denominação do agente da autoridade de trânsito conforme obriga a Lei Complementar 95/98 que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona”.

A Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, apresenta, em 5 (cinco) dos 341 (trezentos e quarenta e um) artigos, o termo “agente de trânsito” quando buscava tratar daquele que realiza a fiscalização de trânsito, ou seja “agente da autoridade de trânsito”.

Proponho o ajuste na redação da Lei 9.503/97 a fim de se ter precisão na redação e evitar confusão entre termos que expressam ideias semelhantes, na forma como determina a Lei Complementar 95/98, como segue

CAPÍTULO II

DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS

Seção II

Da Articulação e da Redação das Leis

.....

Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:

I -

.....

II - para a obtenção de precisão:

a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;

b) expressar a ideia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico; . (g.n.)

Assim, o termo que expressa essa mesma ideia está definido no Anexo I do CTB que trata dos conceitos e definições da Lei, apresenta apenas a definição de “agente da autoridade de trânsito” assim descrito: AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Portanto, da leitura dos cinco artigos que propomos alteração, observa-se que o objetivo era tratar do agente de trânsito autuador, ou simplesmente “agente da autoridade de trânsito” que está grafado corretamente no CTB mais 14 (catorze) vezes. Em muitos artigos há ocorrência do termo correto como encontramos nos artigos 176, 177, 195, 205, 220, 238, 239, 269 e 280 do CTB.

Necessário mencionar que os profissionais de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios são responsáveis pela sinalização e organização das vias e correspondente compromisso na educação para o trânsito, engenharia de tráfego, orientação e fiscalização dos condutores, pedestres e demais usuários das vias terrestres, bem como outras atividades operacionais e administrativas previstas na legislação de trânsito, merecendo a devida valorização pelo seu empenho e dedicação na redução de mortes no trânsito. Portanto, com atuação mais abrangente que os agentes da autoridade de trânsito, os quais têm a função definida no Código de Trânsito Brasileiro relacionada à fiscalização, controle e operação de trânsito; cargo específico para a fiscalização com a ostensividade do Estado.

Nesse ponto lembramos que ocorreu o nascimento constitucional da expressão “agentes de trânsito” quando da promulgação da Emenda Constitucional n. 82/2014 que acrescentou o § 10 no artigo 144 da Constituição da República resultando no seguinte conteúdo:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

(...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (NR)

Este Congresso Nacional, ao fixar na Lei Maior que a segurança viária compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito e a competência para exercê-la é das instituições de trânsito e seus agentes, trouxe amplitude ao termo “agentes de trânsito” e com isso tornou-se gênero do profissional de trânsito, do agente público de trânsito. Também por isto não cabe, em texto legal-normativo, trazer expressões diferentes para apontar a mesma atividade, função ou ação.

Enfim, por entender que a LC 95/98 precisa ser observada para a correta redação legislativa e que a alteração desses cinco artigos do CTB trará melhor sentido e significado ao termo, solicito aos meus Nobres Pares que estejam empenhados pela aprovação deste projeto de Lei.

Portanto, requeiro a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em 09 de maio de 20197.

CHRISTIANE YARED
PR-PR

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 882, de 2019)

Art. 1º Altere-se na Medida Provisória 882 de 3 de maio de 2019, as disposições que se seguem, as quais passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º

III - articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, para fins de *compliance* com a defesa da concorrência; e

.....”

“Art. 7º

.....

§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame, e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes e os **Presidentes de instituições financeiras federais**.

.....”

“CAPÍTULO V

DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS

.....

Art. 14.

.....

§ 10 Ficam as demais **instituições financeiras federais autorizadas a participar do FAEP e de outros fundos que tenham a mesma finalidade**.

.....”

“Art. 16-B. O regime de contratação previsto neste Capítulo se aplica às demais **instituições financeiras federais que participarem do FAEP ou de outros fundos que tenham a mesma finalidade**.

.....”

Art. 2º Revoguem-se os incisos VIII, IX e X do art. 7º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Programa de Parceria de Investimentos - PPI foi um inegável avanço para o fortalecimento institucional e do ambiente de negócios no país. A bem sucedida carteira de projetos entregues nos últimos anos e os expressivos investimentos decorrentes são provas incontestes da eficiência do programa, o que resultou na sua manutenção da estrutura do Governo, mesmo diante da ampla reforma administrativa implementada logo no início do mandato do Presidente Bolsonaro.

A Medida Provisória 882, de 2019, entre outras disposições, fortalece o PPI e lhe confere novas e adequadas atribuições, a fim de bem exercer o seu papel, bem como institui avançado mecanismo de contratação de estudos, necessários à modelagem de novos projetos. São medidas importantes e que reforçam o compromisso com a qualidade dos projetos a serem colocados no mercado e conferem celeridade e, mais uma vez, prestigiam a qualidade na contratação de tais estudos.

Não obstante os acertos, percebo, na ocasião, a oportunidade de promover alguns ajustes e aperfeiçoamentos, particularmente no que se refere-se à composição e à representatividade do Conselho do PPI e às instituições habilitadas a contratar estudos no formato ora proposto.

No que toca à representatividade do Conselho do PPI, cumpre ressaltar que, de sua atuação, emana o assessoramento direto ao presidente, por meio da proposição de definição de políticas federais de longo prazo e qualificação de parcerias de empreendimentos públicos federais de infraestrutura, assim como de obras e serviços de engenharia de interesse estratégico para o investimento, perpassando também políticas federais de fomento de Estados, Distrito Federal e Municípios.

Desse contexto, entende-se relevante que o assessoramento ao presidente seja realizado apenas pelos seus ministérios setoriais, a quem compete efetivamente a elaboração e proposição de políticas públicas, e, mais relevante, que por seus resultados se responsabilizam perante a sociedade.

Nesse sentido, em que pese a formação original do CPPI já considerasse a presença de instituições financeiras públicas em sua composição, dado o papel histórico na estruturação de projetos de desestatização, como é o caso do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e, mais recentemente, da Caixa Econômica Federal – Caixa e do Banco do Brasil - BB, a participação de tais instituições em órgão de assessoramento direto ao presidente, a meu ver, extrapolam o limite de suas atribuições.

Ademais, um cenário em que 3 dos 10 votos possíveis do Conselho são ofertados para que instituições financeiras decidam sobre políticas públicas conflita com a competência

atribuída aos Ministérios, legitimados para formular as políticas públicas do Governo e, de outra sorte, os afasta de responsabilidade por sua atuação, dado que ela se dá de forma compartilhada com entes cuja atuação pode suscitar conflito de interesses em casos concretos que vislumbrem interessantes para seu perfil de negócios, em detrimento da melhor escolha para o interesse público.

Ora, em um país que escolhe viver um novo marco democrático, nada mais adequado que atribuir a definição das políticas públicas a quem de direito, sem possibilidade de que se escusem de sua fundamentação e que por elas sejam cobrados e, eventualmente, responsabilizados. Não parece caber, nesse novo cenário, atuação de entes cujo conflito de interesse possa contaminar o processo decisório presidencial ou fazer esvaecer as escolhas dos ministros responsáveis por suas pastas.

Com efeito, a previsão de contratação diretamente pelo BNDES de estudos qualificados no âmbito do PPI culmina com a evidência de conflito de interesses no seu papel de estruturador e de agente formulador de políticas públicas, enquanto membro do CPPI.

Desse modo, proponho excluir as instituições financeiras do CPPI, no qual gozam de direito de voto, sem prejuízo de sua participação nas reuniões do Conselho, enquanto convidados, sem direito a voto.

De outra parte, considerando a carência do país na estruturação de projetos nas mais diversas áreas de infraestrutura, inclusive no tocantes às atividades conferidas aos entes subnacionais, restringir a contratação de estudos ao BNDES pode ser um limitador dos avanços que os mecanismos de contratação instituídos pela MP 882 vem propiciar para a estruturação de projetos de infraestrutura, como é o caso de projetos de iluminação pública e de saneamento básico.

Nesse sentido, proponho estender os mecanismos de contratação de estudos previstos na referida medida provisória, bem como o acesso ao Fundo de Apoio a Estruturação de Parceria – FAEP também à Caixa e ao BB, preservado o papel do BNDES de administrador, gestor e representante judicial e extrajudicial do referido fundo.

Por fim, sugiro a adequação do inc. III art. 6º, para substituir a referência à extinta Secretaria de Acompanhamento Econômico pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia que hoje exerce as suas atribuições.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 03 DE MAIO DE 2019

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.

**EMENDA SUPRESSIVA Nº
(Do Dep. Mauro Nazif)**

Suprima-se o inciso IV, do § 1º, do Art. 1º, da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 da proposição em epígrafe.

JUSTIFICAÇÃO

As obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico envolvem questões relativas à autonomia e soberania nacionais, não devendo fazer parte de um programa de parcerias de investimentos com a participação massiva de setores privados, transnacionais e multinacionais.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Mauro Nazif
PSB/RO**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 03 DE MAIO DE 2019

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.

**EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Do Dep. Mauro Nazif)**

O § 3º do Art. 16, da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, da proposição em epígrafe, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16

.....

§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial, o interesse em obter propostas adicionais, conforme legislação sobre a matéria em vigor.”

JUSTIFICAÇÃO

O princípio da publicidade, e seu regramento claro, é um dos pilares basilares da Administração Pública, conforme disposto no art. 37 da nossa Magna Carta, em harmonia com os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e eficiência. Faz-se mister a garantia do

acesso à informação em qualquer processo de consulta, escolha ou contratação por parte de entes da administração pública.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Modificativa da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

Dep. Mauro Nazif
PSB/RO



CONGRESSO NACIONAL

ENQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 06.05.2019	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 03/05/2019
--------------------	---

Autor Deputado ELIAS VAZ – PSB/GO	Nº DO PRONTUÁRIO
---	------------------

1. ☐ SUPRESSIVA 2. ☐ SUBSTITUTIVA 3. ☐ MODIFICATIVA 4. ☒ ADITIVA 5. ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Dê-se a seguinte redação ao artigo 109 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019:

“Art. 109. O transporte de carga no interior de veículos destinados ao transporte de passageiros deve ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, exceto quando não bloquearem a visibilidade do condutor e não oferecerem riscos aos ocupantes.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 1997, “institui o Código de Trânsito Brasileiro”. Assim, com o objetivo de aperfeiçoar o Código Brasileiro de Trânsito – CTB, no tocante ao transporte de bagagens do interior do veículo, a proposta pretende deixar mais clara a legislação de trânsito nesse sentido.

A medida se mostra necessária para que o bom senso e a lei possam andar juntos, dando ao motorista a possibilidade de carregar dentro do veículo destinado ao transporte de passageiros, objetos que não ofereçam nenhum risco aos ocupantes, bem como não bloqueiem a visibilidade do condutor.

Ao analisarmos o exemplo do acondicionamento de bagagens no interior de aeronaves, temos como regra geral que o objeto deve ir no compartimento fechado. Porém, a depender da carga, ela pode ser transportada em baixo dos assentos.

A Resolução CONTRAN nº 349 de 17 de maio de 2010, tem por objetivo regulamentar o transporte eventual de cargas, como reza o art. 109 do CTB. Mas existe uma enorme dificuldade de entender o que diz a resolução e a interpretação dos órgãos de fiscalização.

No meio de toda essa situação se encontra o cidadão comum, que na grande maioria não sabe como proceder, pois a norma não é clara, e fica sujeito a receber multa além dos pontos na carteira.

Diante das razões apontadas, convoco os nobres pares a apoiarem a presente emenda.

Sala da Comissão, 6 de maio de 2019.

Deputado ELIAS VAZ
PSB/GO



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

Autor
Sr. Rogério CorreiaPartido
PT

1. _XX_ SUPRESSIVA 2. __ SUBSTITUTIVA 3. __MODIFICATIVA 4. __ADITIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o inciso IV do art. 1º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A MPV 882 incluiu dispositivo subjetivo e genérico para as conceituações de obras de infraestrutura, abrangidas pela atual lei nº 13.334/2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento - PPI. Dessa forma, a proposição estabelece que obras e serviços de engenharia considerados de “interesse estratégico” podem ser incluídos nos procedimentos especiais de contratação no âmbito do PPI, sem uma definição clara e objetiva dos critérios de elegibilidade para essa classificação. Dessa forma, se mantida a proposta, haveria uma ampla extensão nas situações sob as quais se poderiam abrigar justificativas para incluir condições especiais nos projetos de obras ou serviços infraestrutura, prejudicando, em última análise, os principais objetivos de priorização das políticas públicas de incentivos governamentais.

PARLAMENTAR

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**
PT/MG



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

Autor
Sr. Rogério CorreiaPartido
PT1. __ SUPRESSIVA 2. __ SUBSTITUTIVA 3. XX MODIFICATIVA 4. __ ADITIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera o art. 5º da MPV 882/2019, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 5º A lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....

“Art. 5º. Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos prioritários junto a todos os agentes públicos na esfera administrativa da União”. (NR)

.....

JUSTIFICAÇÃO

As alterações estabelecidas pelo art. 5º da MP 882/2019 representam, a nosso ver, uma ampliação da intervenção do PPI – Programa de Parceiras de Investimentos em esferas de competência administrativa de estados, municípios e Distrito Federal. Dessa forma, é essencial que essas medidas sejam restritas de forma conveniente aos âmbitos da administração federal, principalmente por se tratarem de facilitações aos processos de desestatização e venda do patrimônio público.

PARLAMENTAR

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**
PT/MG



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

Autor
Sr. Rogério CorreiaPartido
PT1. XX SUPRESSIVA 2. SUBSTITUTIVA 3. MODIFICATIVA 4. ADITIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 7º-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 882/2019 inclui um dispositivo na Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016, que subverte a organização coletiva do processo decisório no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Com esse artigo, a atribuição deliberativa do colegiado formado por 10 ministros de Estado e altas autoridades da administração federal fica efetivamente comprometida. A proposição pretende elevar o Ministro da Secretaria de Governo da Presidência da República, em conjunto o Ministro da pasta setorial, como instância decisória, em casos de urgência, para a definição dos projetos e serviços prioritários para a desestatização ou oferta em rodadas de concessões.

Dessa forma, propomos que seja suprimido esse artigo, retornando o formato adequado de plena decisão colegiada para a decisão dos projetos prioritários no âmbito do PPI.

PARLAMENTAR

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**
PT/MG

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019****Autor**
Sr. Rogério Correia**Partido**
PT1. XX SUPRESSIVA 2. SUBSTITUTIVA 3. MODIFICATIVA 4. ADITIVA**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Suprimam-se os incisos IV, VII, VIII, X e XV do art. 8º-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016, instituiu, junto com o Programa de Parcerias de Investimento – PPI, uma secretaria especial para coordenar, monitorar e supervisionar as ações no âmbito do programa. Com a edição da MP 882/2019, as atribuições dessa secretaria especial foram estendidas e passaram a conter competências que, em nossa avaliação, ultrapassam as atribuições ordinárias do programa instituído pela referida Lei. Dessa forma, propomos a extinção dessas competências julgadas interferentes aos objetivos do PPI, os quais se sobrepõem a atribuições de variados órgãos da administração federal.

PARLAMENTARDeputado **ROGÉRIO CORREIA**
PT/MG



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

Autor
Rogério CorreiaPartido
PT

1. __XX_ SUPRESSIVA 2. __ SUBSTITUTIVA 3. __MODIFICATIVA 4. __ADITIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 5º da MPV 882/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do art. 5º da MP 882/2016 estabelece uma remodelagem conceitual para a elegibilidade de obras e serviços incluídos no Programa de Parcerias de Investimento, instituído pela Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016. Altera de igual forma a estrutura e atribuições da Secretaria Especial do PPI, além de reestruturar a aplicação dos recursos do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP. Essas reformulações, segundo a exposição de motivos do governo federal que acompanham a MP, visam acelerar as privatizações e concessões na área de infraestrutura, facilitando a venda de patrimônio das empresas públicas e a desestatização de serviços essenciais à população. Não há, na documentação que acompanha a medida provisória, qualquer justificativa mais detalhada sobre o impacto regulatório dessas alterações, principalmente nas condições de elegibilidade das obras e serviços a serem ofertados à iniciativa privada.

Assim, entendemos que é essencial que essas medidas sejam amplamente debatidas no Congresso Nacional por meio da edição de projeto de lei, que possibilite um amplo debate sobre a conveniência da ampliação do processo de desestatização e da extensão da aplicação do programa de venda do patrimônio público.

PARLAMENTAR

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**
PT/MG



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

Autor
Sr. Rogério CorreiaPartido
PT1. __ SUPRESSIVA 2. __ SUBSTITUTIVA 3. XX MODIFICATIVA 4. __ ADITIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera o art. 5º da MPV 882/2019, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 5º A lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....

“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, na forma da legislação vigente, conforme o disposto nos incisos III e IV do *caput* do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016. (NR)

“Art. 16-A. O BNDES poderá contratar os serviços técnicos previstos no art. 16 para a viabilização de empreendimento com:

.....

Parágrafo único O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa, nos termos do art. 72 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP nº822/2019, a contratação de estudos e projetos destinados a desestatizações e concessões de obras e serviços públicos passa a contar com um processo simplificado de contratação, praticamente na modalidade de carta-convite. No entanto, como tais serviços se destinam basicamente a estudos de modelagens prévias para venda de patrimônio público, entendemos que a escolha dos agentes que se dedicarem a esses estudos de desestatização devem necessariamente obedecer aos critérios de licitação pública já existentes e consagrados na Lei 8.666/1993.

PARLAMENTAR

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**
PT/MG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 03 DE MAIO DE 2019

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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

(Da Dep. Rosana Valle)

O *Parágrafo único* do art. 13-A da proposição em epígrafe, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13-A

Parágrafo único. A audiência pública a que se refere o *caput* deverá acontecer nos locais de implantação dos contratos de parceria, objetivando consulta da população interessada.”

JUSTIFICAÇÃO

Audiência pública é uma reunião pública, transparente e de ampla discussão em que se vislumbra a comunicação entre os vários setores da sociedade e as autoridades públicas. Não objetiva a consensualidade, pois, devido ao leque de ensejos sociais, os setores da sociedade civil podem divergir, sendo importante o uso do princípio do contraditório. A audiência pública é uma forma de promover a participação popular no

processo de decisão sobre a coisa pública. Com isso, poder-se-ia atribuir à coletividade a responsabilidade de decidir sobre aquilo que é de interesse coletivo. No entanto, quem toma as decisões é a autoridade, sendo a audiência um instrumento de consulta sobre a vontade da população que será afetada pela implantação do projeto em questão.

Para que a Audiência tenha legitimidade e efetiva participação dos interessados, faz-se mister que o local seja a área da futura implantação dos contratos de parceria.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

Dep. Rosana Valle
PSB/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 03 DE MAIO DE 2019

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.

**EMENDA SUPRESSIVA Nº
(Da Dep. Rosana Valle)**

Suprima-se o inciso VIII do Art. 8º-A da proposição em epígrafe, renumerando-se os demais.

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução Conama nº 237/97 define Licença Ambiental como sendo: "ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental". Ressalta-se que a licença ambiental é ato discricionário, diferenciando-se da licença administrativa que constitui ato vinculado.

Ao analisar a Constituição Federal, no que tange à matéria ambiental (art. 225 da CF), conclui-se que há uma presunção relativa de que toda atividade é causadora de impacto ao meio ambiente, razão pela qual é necessário que o proponente do projeto, no

início do licenciamento, apresente ao órgão público licenciador, o Relatório de Ausência de Impacto Ambiental, que será analisado e servirá de base para que se determine se a atividade é causadora de significativo impacto ambiental. Se for, será necessária a execução do EIA/RIMA. Se não for, o empreendedor poderá requerer a licença prévia. Sendo assim, **não cabe** à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimento, qualquer tipo de ingerência no processo de solicitação da Licença junto aos órgãos competentes, conforme determinação clara exarada da legislação sobre a matéria.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

Dep. Rosana Valle

PSB/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 03 DE MAIO DE 2019

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.

**EMENDA SUPRESSIVA Nº
(Da Dep. Rosana Valle)**

Suprima-se o Art. 7º-A, com seu respectivo *Parágrafo único*, da proposição em epígrafe.

JUSTIFICAÇÃO

Ter a prerrogativa de deliberar sobre assuntos de urgência e relevância *ad referendum* do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI, do Ministro Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República em conjunto com o Ministro titular da pasta setorial correspondente, é retirar o caráter democrático de deliberação e troca de posturas e posicionamentos técnicos de um Colegiado que tem competências estratégicas para definição de políticas públicas no bojo do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Rosana Valle
PSB/SP**



EMENDA Nº - CMMPV
(à MPV nº 882, de 2019)

Insira-se a seguinte alteração ao § 2º do art. 7º da Lei nº 13.334, de 2016, à redação proposta pelo art. 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019:

Art. 5º

“**Art. 7º**

.....
§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame, as confederações nacionais patronais setoriais e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Deve-se reconhecer a importância da Confederação Nacional de Transportes (CNT) no desenvolvimento do setor, tão importante para a economia nacional. Como coordenador da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), considero fundamental a participação daquela entidade nos processos de harmonização das políticas nacionais e setoriais de transportes a serem submetidos ao Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI).

Os estudos, as pesquisas, e as análises temáticas realizados pela CNT, bem como aqueles elaborados pelas demais confederações nacionais patronais, são ferramentas bastante úteis para a tomada de decisões de caráter estratégico para o desenvolvimento do país a cargo do CPPI.

Essa é a razão por que apresentamos a presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

EMENDA Nº _____

Inserir Art. 5-A e Art.5-B e incisos no Art. 6º da Medida Provisória n.º 882, 04 de maio de 2019, para vigorar com a seguinte redação:

Art. 5-A Fica extinta a Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, criada pela Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012.

§ 1º. A União poderá ceder a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. servidores efetivos e empregados permanentes que estejam em exercício na Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL na data de publicação desta Medida Provisória, independentemente do exercício de cargo em comissão ou de função de confiança.

§ 2º A cessão de que trata o § 1º será sem ônus para o cessionário até 31 de dezembro de 2019 e com ônus para o cessionário a partir de 1º de janeiro de 2020.

§ 3º Aos servidores e empregados públicos cedidos na forma do § 1º são assegurados todos os direitos e as vantagens a que façam jus no órgão ou na entidade de origem, considerado o período de cessão, para todos os efeitos da vida funcional, como efetivo exercício no cargo ou no emprego que ocupe no órgão ou na entidade de origem.

§ 4º A avaliação institucional dos servidores cedidos na forma prevista no § 1º será a do órgão ou da entidade de origem.

Art. 5-B Na data de que trata o § 2º do art. 5-A, ficam transferidos para a Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão os cargos em comissão e as funções de confiança alocados na Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL e seus ocupantes ficam automaticamente exonerados ou dispensados.

Art.6º.....
.....

IV - Lei 12.404, de 4 de maio de 2011



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

V - Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012.

JUSTIFICAÇÃO

Em 2011, por força da Lei 12.404, de 4 de maio de 2011, foi criada a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV que pela lei 12.404, de 4 de maio de 2011 foi renomeada para Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, e teve ampliação de suas competências.

É importante ressaltar que, os objetivos da ETAV nunca foram alcançados: a viabilização de Trens de Alta Velocidade no Brasil. Na criação da EPL, foram ampliadas as seguintes competências, conforme art. 3º da lei 12.743/2012:

I - planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias; e

II - prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário.

Na exposição de motivos da Medida Provisória 882/2019 o Ministro da Infraestrutura aponta que para corrigir distorções, está realocando atribuições executórias nas autarquias especializadas: DNIT, com transporte terrestre e que, nesta Medida Provisória absorveu a questão aquaviária; Infraero, com o transporte aéreo e Valec, com o transporte ferroviário.

Portanto, faz-se mister corrigir tal distorção, buscando imediata realocação das citadas competências em órgão com expertise para tal atividade: o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. A modificação em questão é premente justifica-se considerando as enormes



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)

demandas da infraestrutura de transportes nacional, que precisa de um Ministério que se concentre na formulação de políticas públicas que orientarão a expansão de seus setores tutelados.

Nesta exposição ficou evidente que para o Ministério da Infraestrutura a autarquia especializada para o setor ferroviário é a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Como exemplo de governança de transportes podemos citar o Governo Australiano, que possui um Departamento de Infraestrutura, Desenvolvimento Regional e de Cidades que desenvolve programas de infraestrutura de transportes e o que fica claro é que trata-se de instituição com foco em estratégias, seja de o que está planejado para as próximas décadas (o Transporte Australiano já possui planejamento para 2030 com projeções para 2040), seja as estratégias e regras de parcerias de colo alcançar aquelas metas.

Existe uma lógica de pensar infraestrutura como ‘portfólios’: combinação de projetos que possuem resultados melhores do que pensados sozinhos. Outra coisa é que todos projetos são elaborados com ‘*Planning and Delivery*’, ou seja: planejamento não é só algo macro, mas até a forma de como essa obra vai ser entregue deve ser planejada.

Neste sentido, visto que o objetivo da MP 882/2019 é harmonizar os órgãos ligados ao Ministério de Infraestrutura é válido propor o fim da EPL e que seus quadros sejam absorvidos pela Valec.

Desta forma, com base em todos os argumentos apresentados, solicitamos a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, de de 2019.

Deputado VINICIUS POIT



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Medida Provisória nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, observado o disposto no art. 282-A. (NR)

§ 1º A notificação devolvida ou não entregue por desatualização do cadastro do proprietário do veículo ou do infrator será considerada válida para todos os efeitos. (NR)

.....

“Art. 282-A. O proprietário de veículo e o condutor habilitado deverão manter cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, na forma regulamentada pelo CONTRAN, para efeitos de notificação eletrônica. (NR)

§ 1º A notificação eletrônica prevista no caput, deverá ser obrigatória, no prazo não inferior a dois anos, na forma regulamentada pelo CONTRAN. (NR)

§ 2º O CONTRAN estabelecerá calendário para registro e atualização de cadastro dos proprietários de veículos e condutores habilitados, para fins de cumprimento do disposto no parágrafo anterior. (NR)



§ 3º O proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado trinta dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico. (NR)

§ 4º O sistema previsto no caput será certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

§ 5º Até o cumprimento do prazo estabelecido no § 1º do art. 282-A, a notificação poderá ser expedida por remessa postal.

“Art. 284.

§ 1º Caso o infrator opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....

§ 5º Até o cumprimento do prazo estabelecido no § 1º do art. 282-A, o infrator poderá optar pelo sistema de notificação eletrônica, se disponível, conforme regulamentação do Contran.”

"Art. 320.

.....

§ 3º Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito terão acesso, por meio eletrônico e em tempo real, às informações necessárias ao exercício de suas atividades regulares, disponíveis em sistema ou banco de dados dos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, vedada a exigência de qualquer contraprestação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As propostas de alterações trazidas ao processo de notificação, dispostas nos Artigos 282 e 282-A do CTB visam em um primeiro momento fazer com que a forma de notificação seja regulamentada pelo CONTRAN, uma vez que hoje, cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito - CTB o utilizando critérios e regras diferentes. No segundo momento a alteração visa



modernizar o procedimento de notificação, tendo em vista que tanto o proprietário, quanto o condutor já possuem cadastros oficiais junto ao órgão de trânsito de registro, de modo a tornar o processo de notificação totalmente eletrônico equivalente aos procedimentos atualmente utilizados pela Receita Federal e pelos órgãos do Poder Judiciário.

A proposta de alteração do parágrafo 1º e inclusão do parágrafo 5º ao Art. 284 fazem-se necessários em virtude da obrigatoriedade criada com a nova redação do parágrafo 1º do Art. 282-A, visto que, quando a notificação eletrônica se tornar obrigatória, não restará opção de adesão ao referido sistema, formato proposto na redação em vigor.

A alteração proposta no parágrafo do Art.320 visa explicitar a possibilidade do compartilhamento, não apenas entre os órgãos e entidades de trânsito, mas também com as instituições financeiras oficiais e com o serviço postal brasileiro, tornando a atual funcionalidade muito mais eficiente, na medida em que torna o custeio muito mais dinâmico e eficiente, tanto no processo de notificação, quanto no processo de arrecadação.

Em tempos de hiperconectividade é incompreensível um processo de notificação moroso e falho adotado no Código atual. O Sistema de Notificação Eletrônica - SNE é uma prévia, bem-sucedida da possibilidade de notificação eletrônica. Tal sistemática, se adotada, irá reduzir custos de processamento dos autos de infração, dando efetividade a punição e a destinação dos recursos oriundos para o desenvolvimento de ações educativas.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Medida Provisória nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescente-se aos Artigos 2º e 6º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 289.....

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, **por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;**

.....
Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros. ” (NR)

Art. 6º Ficam revogados:

I - o inciso XII do Art. 12, os incisos I a XXV do caput do Art. 10, e as letras "a" e "b" do inciso I do Art. 289, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 882/2019, de forma correta, recria uma atribuição, improvável de ser executada pelo Conselho Nacional de Trânsito, ao revogar o inciso XII do Art. 12, que estava obrigado a julgar os recursos em "terceira" instância, das penalidades impostas pelos



órgãos e entidades de trânsito da União. Essa medida não apenas dará mais eficiência as deliberações do CONTRAN, agora só compostas por Ministros de Estados, mas também agilizará a análise dos respectivos recursos, diminuindo a percepção da impunidade e da burocracia que envolvia essa questão, dando mais segurança e velocidade aos pleitos do cidadãos recorrentes. Ao mesmo tempo em que permite ao CONTRAN se debruçar sobre as grandes questões da Polícia Nacional de Trânsito.

Porém, apesar do acerto da medida, verificou-se que um equívoco ao não se ajustar e revogar certas disposições constantes no Art. 289 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, que é parte integrante e sistêmica do inciso XII, do Art. 12, revogado pela referida MP. Sem tal ajuste, a intenção da norma se tornará frustrada.

Para tanto, ao se retirar do Contran a competência para os julgamentos dos recursos interpostos, contra as decisões do Órgão de Trânsito da União, é necessário que outro órgão já definido pelo legislador originária passe a assumir essa função, no caso, o Colegiado Especial, existente na letra "b", inciso I, do Art. 289, que pela redação atual, já é responsável pela análise das multas de natureza leve, média e grave. E as que eram da responsabilidade do Contran (suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação da CNH e infrações gravíssimas) passem a ser de responsabilidade do Colegiado Especial, existente na letra "b" já referida.

Vale lembrar que essa proposta, ora realizada, não necessitava da criação de novos órgãos, se evitando todas as consequências, principalmente impactos econômicas que tal medida representaria, uma vez que o Colegiado Especial, já existe com estrutura definida, apenas aumento a extensão de suas competências. A proposta de revogação dos incisos do caput do Art. 10 tem o condão de tornar objetivo e claro o texto, de forma a torná-lo mais limpo e inteligível, uma vez que a composição antiga do Conselho, continua fazendo parte do texto da MP.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Medida Provisória nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019, na forma abaixo estabelecida:

“Art. 115.....:

§ 10. Os veículos policiais utilizados nas atividades ostensivas de segurança pública, quando devidamente caracterizados de acordo com o padrão do órgão, poderão utilizar placa especial, com código de identificação específico estabelecido pelo órgão.”

JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo do §10 ao Art. 115 tem por objetivo garantir a eficiência das atividades de segurança pública, com a defesa da incolumidade básica das pessoas, o patrimônio público e privado e a garantia da lei e da ordem, objetivo principal dos órgãos policiais nas atividades ostensivas de segurança pública. Dando-se muito mais ênfase as caracterizações das viaturas ostensivas policiais como prefixo em nas partes laterais, traseira, frontal e no teto, identificação dos órgãos, cores e características próprias, com placas especiais previamente definidas.

Atualmente, o CTB estabelece a livre circulação, parada e estacionamento para algumas categorias de veículos, quando em serviço de urgência, nos termos do inc. VII do art. 29, com o objetivo de possibilitar o atendimento com brevidade nas situações de emergência. Durante as atividades ostensivas de segurança pública, os veículos policiais realizam diversos deslocamentos em situações de urgência e emergência, e os policiais precisam de segurança jurídica



para o desempenho de suas atividades com eficiência e presteza necessárias para o atendimento da sociedade.

Ocorre que, mesmo com a previsão legal, a fiscalização eletrônica, através de equipamentos, gera muitos transtornos administrativos, tanto para o órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, quanto para o órgão policial cujo veículo em situação de urgência/emergência, em livre circulação e dentro dos limites legais, acaba por avançar sinal vermelho, transitar em excesso de velocidade, circular por faixas próprias a determinados veículos, enfim, acaba por executar uma ação que seria considerada infração de trânsito, caso não estivesse o veículo sob a prerrogativa da livre circulação.

O policial condutor do veículo já tem sua ação limitada pelos princípios norteadores do CTB e das normas que regulam a atividade pública, contudo, os equipamentos acabam por gerar a autuação e as respectivas notificações são encaminhadas ao órgão policial ao qual o veículo é vinculado, que precisa identificar o policial responsável, sob pena de gerar nova penalidade por não identificar o condutor. Somente após este procedimento, legitima-se o policial condutor à buscar o cancelamento da autuação, ou caberá ao órgão policial apresentar a respectiva justificativa legal visando o cancelamento do AIT.

Além de extremamente dispendioso e lento, tal modo de trabalho promove grandes dificuldades para os operadores de segurança pública, que muitas vezes deixam de desempenhar suas funções com a devida presteza em razão das dificuldades administrativas e burocráticas geradas por esse modelo equivocado.

Por outro lado, os veículos policiais também necessitam da livre parada e estacionamento para atividades de policiamento ostensivo, ainda que não em circunstâncias de urgência e emergência, sendo que em muitos locais a viatura simplesmente não tem onde se posicionar para realizar o serviço de segurança pública.

Desta forma, a inclusão do parágrafo 10 no artigo 115 visa garantir uma maior eficiência para os órgãos envolvidos e mais presteza nas atividades de segurança pública, sem prejuízo da segurança viária e do controle dos veículos policiais, através de numeração específica do órgão policial.

Sala da Comissão,



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

Deputado JOSÉ MEDEIROS



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Medida Provisória nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.
105.....
.....
.....

VIII - gravador de dados de acidentes de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

IX - Os ônibus e microônibus e demais veículos utilizados no transporte público e coletivo de passageiros, inclusive escolar, deverão contar com dispositivo de segurança que impossibilite a sua parada com as portas abertas, ou mesmo quando em movimento.

.....

§7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dispositivos e informações dos equipamentos obrigatórios previsto neste código e em regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados a fiscalização em cumprimento as suas disposições.



§8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o parágrafo anterior, as instituições públicas referidas, poderão requisitar, a qualquer tempo dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras, concessionárias de veículos nacionais ou importados, os dados necessários a completude do atendimento."

JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo do inciso VIII, ao Art. 105 tem o objetivo de tornar o gravador de dados de acidentes de trânsito é um dispositivo fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, já que infelizmente uma quantidade significativa de acidentes ocorrem em nosso País e sua elucidação muitas vezes é extremamente difícil, gerando processos longos e pouco técnicos, dificultando a responsabilização dos culpados e sua eventual reparação, sendo necessário a disponibilização de instrumentos para facilitar essa investigação e determinar as verdadeiras causas dos acidentes.

Conhecendo as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito, do através do levantamento técnico da investigação e da perícia, com o suporte dos dados obtidos através do gravador de dados de acidentes de trânsito, os boletins e laudos produzirão informações que poderão orientar os programas de prevenção de acidentes e a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, dentre outras.

A instalação desse dispositivo será facilitada porque todos os veículos com airbag (equipamento obrigatório, conforme a Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009) já têm um módulo de controle (computador) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do airbag. Assim ao disparar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos 5s anteriores ao impacto, força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o ABS entrou em funcionamento e até mesmo definir se a sua causa fora erro humano (imprudência) ou defeito mecânico do veículo, dentre outros.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do airbag, onde um software colhe e grava as informações



de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no país em janeiro de 2017.

É oportuno lembrar que a Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, publicada em 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. Recomendou-se aos países-membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nesse período, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo. Com a adesão ao Pacto, o Brasil assumiu o compromisso internacional de reduzir as mortes por acidente de trânsito a partir de um plano de ação nacional entre os anos de 2011-2020.

Ao final desse período, o Parlamento brasileiro se alinhando ao esforço normativo mundial editou Lei 13.614/2018 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Brasileiro 2019-2028 (PNATRANS), que estabelece uma série de mecanismos e ações para conter as tragédias diárias do trânsito brasileiro. Assim, o governo brasileiro, se comprometeu a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito, o que inclui aperfeiçoar o processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados.

Já no que tange ao acréscimo do inciso IX, a presente alteração objetiva conferir mais segurança aos usuários do transporte público coletivo de passageiros, vez que há grande número de acidentes envolvendo a abertura de portas, especialmente no trânsito urbano das cidades. Vez que é muito comum, e facilmente observável, os condutores ao chegarem ou sair dos pontos de ônibus com as portas abertas, gerando em enorme risco a vida dos passageiros, inclusive no transporte escolar.

Com a sugestão de criação do equipamento obrigatório denominado "gravador de dados de acidente de trânsito", uma espécie de "caixa preta" do veículo automotor, as disposições do parágrafo 7º tornar-se necessárias à medida que de nada adiantaria a existência do equipamento, se os órgãos e entidades públicas responsáveis pelo atendimento ao acidente não pudessem ter acesso ao respectivo dispositivos seria um grande contra-senso. Por outro lado, todos os demais equipamentos obrigatórios, as informações e dados deles devem estar igualmente



disponíveis, seja para equipe responsável pelo atendimento do eventual acidente, seja os responsáveis por fiscalizá-los, uma vez que sem esse acesso, o cumprimento do comando legal se tornaria inócuo. A exigência contida no parágrafo oitavo é uma continuidade necessária e imprescindível das disposições contidas no parágrafo antecedente, já que em muitas ocasiões as empresas responsáveis pela cadeia produtiva de veículo contém informações adicionais que são extremamente necessários a completude da dinâmica e atendimento dos acidentes, especialmente os que contém vítimas.

Após as alterações sugeridas no bojo do Art. 105 deste Código, especialmente, a criação dos parágrafos 7º e 8º, muito mais abrangentes e técnicos as disposições contidas neste artigo se tornaram obsoletas.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Medida Provisória nº 882, de 2019)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro

Altere-se o Artigo 2º e 6º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 301-A Em caso de acidente de trânsito, a autoridade, agente de trânsito ou policial, no âmbito de sua circunscrição, que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas e dos veículos nele envolvidos.

§ 1º Para autorizar a remoção, a autoridade, agente de trânsito ou policial fará a investigação, o levantamento técnico e lavrará boletim de acidente de trânsito, imprescindível à elucidação do acidente nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram, fotografias do local e dos veículos e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade, nos termos regulamentados pelo CONTRAN.

§ 2º Não se aplica ao caso de que trata este artigo o disposto no inciso I do art. 6º e no art. 169 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal.

Art. 6º. Ficam revogados:

.....

IV - A Lei 5.970 de 1973.



JUSTIFICAÇÃO

O disposto nessa proposta pretende fazer com que não apenas o delegado de polícia ou o agente policial, estejam aptos a desfazerem o local de acidente de trânsito com vítima que tenha sofrido lesões, já que a Lei atual que trata do tema, a Lei 5.970/1973, apenas autoriza a polícia a fazê-lo, o que é bastante anacrônico, uma vez que a norma foi pensada em um contexto social, político e econômico do início da década de 70, do século XX, ou seja, há quase 50 anos atrás onde o Mundo, o Brasil e o trânsito possuía realidade totalmente diversa da atual, já que temos registrados mais de 100 milhões de veículos no Brasil.

Não faz sentido a norma retirar dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, que a época da Lei 5.970/1973, não existiam, uma atribuição, que lhes é inerente, qual seja, o atendimento e o desfazimento adequado dos locais de acidente de trânsito, uma vez que estão diuturnamente efetuando a fiscalização de trânsito em suas respectivas circunscrições, que por óbvio é natural que realizem esse atendimento.

Portanto, a sociedade gasta milhões Reais diários em congestionamentos e lentidão, poluição do ar, pelo simples fato do agente de trânsito municipal, estadual ou mesmo federal não poder desfazer o local de acidentes, pela simples desatualização da norma.

A fim de que a remoção ocorra sob a mais criterioso grau de responsabilidade técnica, a autoridade, agente de trânsito ou policial deverão fazer a investigação, o levantamento técnico e lavrará boletim de acidente de trânsito, devendo nele consignar o fato, as testemunhas que o presenciaram, fotografias do local e dos veículos e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade, nos termos a serem regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA 882, DE 2019.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

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.

EMENDA Nº

Inclui-se no art. 3º da Medida provisória a alteração da ementa da Lei nº 10.233, de 2001, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências

Acrescente-se ao art. 3º da Medida Provisória os seguintes dispositivos que alteram a Lei nº 10.133, de 2001:

“Art. 14.

III –

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANT;

.....

Art. 14-A.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o **caput** terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANT, para efetuar sua inscrição.

.....

Art. 21. Fica instituída a Agência Nacional de Transportes – ANT, entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, nos termos desta Lei.

§ 1º A ANT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANT:

.....

VIII – a exploração da infraestrutura aquaviária federal;

IX – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

X – os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

XI – as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

XII – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

§ 1º A ANT articular-se-á com órgãos e entidades da administração com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º A ANT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3º A ANT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

.....

Seção II

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes

.....

Art. 24. Cabe à ANT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

.....

III – emitir parecer técnico, a partir de estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, sobre os planos de outorga propostos pelo poder concedente para exploração da infraestrutura e da prestação de serviços de transporte terrestre;

.....

V – fiscalizar o cumprimento dos contratos e demais instrumentos de outorga e de extinção de direitos de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrados pelo poder concedente;

VI – emitir parecer técnico sobre os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, sob a administração do poder concedente, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – emitir previamente parecer técnico sobre as revisões e reajustes de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais;

.....

IX – emitir previamente parecer técnico sobre projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas pelo poder concedente;

X – opinar nos procedimentos de incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

.....

XII – manifestar-se previamente nos procedimentos de habilitação do Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

.....

XIX – emitir parecer técnico nos procedimentos de declaração de utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a fiscalização eficiente das outorgas;

.....

Art. 25 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, inclusive quando vinculados com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – fiscalizar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de concessão para construção e exploração de ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

.....” (NR)

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;

II – fiscalizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – fiscalizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

.....

VI – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de concessão de rodovias federais, assim como de alterações contratuais que se relacionem à inclusão de novos investimentos na infraestrutura concedida;

.....

VIII – fiscalizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

.....

§ 2º No cumprimento da atribuição descrita no inciso VI do caput, a ANT analisará a compatibilidade da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º O disposto no inciso VI do caput se estenderá às rodovias federais concedidas a terceiros pelos Governos dos Estados, por meio de cooperação administrativa avençada com o poder concedente.

.....” (NR)

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

.....

Art. 27-A Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Aquaviário e portos:

III – emitir parecer técnico, a partir de estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, sobre os planos de outorga propostos pelo poder concedente para exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

.....

V – fiscalizar o cumprimento dos contratos e demais atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, celebrados pelo poder concedente;

VI – emitir parecer técnico sobre os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, sob a administração do poder concedente, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – emitir previamente parecer técnico sobre as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, segundo as disposições contratuais;

.....

XV – emitir previamente parecer técnico sobre editais, instrumentos de convocação e procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, elaborados pelo poder concedente, em obediência ao disposto na Lei nº 12.815, de 2013;

XVI – fiscalizar o cumprimento das cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei nº 12.85, de 2013;

XVII – emitir previamente parecer técnico sobre projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas pelo poder concedente;

.....

XXIII – opinar nos procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;

XXIV – fiscalizar o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, por empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

XXV – fiscalizar os contratos e demais instrumentos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, celebrados pelo poder concedente;

.....

XXVIII – emitir parecer técnico e fiscalizar os editais, os procedimentos de licitação e contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União.

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a fiscalização eficiente das outorgas;

.....” (NR)

.....

Art. 28. A ANT adotará as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

.....

Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pela Agência. (NR)

.....

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas 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 serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio.

.....

Art. 38. As outorgas para o transporte rodoviário interestadual semiurbano, para o transporte ferroviário e para o transporte aquaviário aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio.

.....

Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANT poderá sugerir condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

“Art. 47-B.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, poderá ser realizado processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.” (NR)

Art. 47-C. A ANT poderá intervir no mercado de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou

infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo do disposto no art. 31.

.....

“Art. 48. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, a Agência poderá sugerir sua extinção mediante cassação.” (NR)

“Art. 49. É facultado ao poder concedente autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

.....” (NR)

Art. 51-A. Fica atribuída à ANT a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei nº 12.815, de 2013.

.....

§ 2º A ANT prestará ao Ministério da Infraestrutura todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.

Art. 52. A ANT terá Diretoria atuando em regime de colegiado como órgão máximo de sua estrutura organizacional, a qual contará também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....

Art. 55. Para assegurar a não-coincidência, os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANT serão de dois, três, quatro, cinco e seis anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

.....

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANT a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

.....

Art. 66. O processo decisório da ANT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

.....

Art. 77. Constituem receitas da ANT:

.....

§ 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\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANT.

Art. 78. A ANT submeterá ao Ministério da Infraestrutura sua proposta orçamentária anual, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANT, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento da Agência, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infraestrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANT, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

.....

§ 3º Caberá exclusivamente à ANT a aplicação da sanção referida no inciso VI do *caput*.

.....

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANT poderá cassar a autorização.

.....

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANT.

.....

Art. 82.....

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 - ANT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

.....

XIX – propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

.....

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANT

.....

§ 4º O DNIT e a ANT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANT 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 desta Lei.

.....

Art. 99-A. O Poder Executivo promoverá a instalação da ANT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANT e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério da Infraestrutura e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério da Infraestrutura ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa.

Art. 102-A. Instalada a ANT e o DNIT, ficam extintos A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT.

.....

Art. 103.

Parágrafo único. No exercício das atribuições referidas nos incisos V e VI do art. 25, a ANT coordenará os acordos a serem celebrados entre os concessionários arrendatários das malhas ferroviárias e as sociedades sucessoras da CBTU, em cada Estado ou Município, para regular os direitos de passagem e os planos de investimentos, em áreas comuns, de modo a garantir a continuidade e a expansão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas nas regiões metropolitanas.

.....

Art. 104.

Parágrafo único. As atribuições da CBTU que não tiverem sido absorvidas pelos Estados e Municípios serão transferidas para a ANT ou para o DNIT, conforme sua natureza.

.....

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso IX do art. 24-A, serão transferidos para a ANT, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério da infraestrutura encarregados, até a vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infraestrutura de transportes.

.....

Art. 119. Ficam a ANT e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Portus – Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

.....

Art. 122. A ANT e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes

e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 125. Revogam-se os arts. 23, 24, 27 e 99 da Lei nº 10.233, de 2001.”

JUSTIFICAÇÃO

Um dos problemas constatados na infraestrutura de transportes no Brasil reside na gestão dos diferentes modos e respectivas interfaces. A matriz de competências do setor é bastante descentralizada, resultando em lacunas e superposições de atribuições.

Parte desse problema parece ter sido sanado, com a fusão do antigo Ministério dos Transportes com as também antigas Secretaria Especial de Portos e Secretaria de Aviação Civil em uma única pasta, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atualmente denominado Ministério da Infraestrutura. Essa medida favorece a formulação de políticas integradas e articuladas, diminuindo os entraves na implementação dos programas de ações. Além disso, nota-se considerável redução dos gastos com recursos materiais e humanos para a administração pública.

No entanto, no que tange à regulação dos serviços de transporte, ainda se percebe a descentralização. Não nos parece razoável a existência de duas agências reguladoras com atribuições bastante semelhantes e áreas de atuação em comum: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Não bastassem as questões de divergência na gestão e conflitos de competência, que seriam certamente mitigadas com a unificação, a economia nos gastos públicos com a redução das estruturas administrativas de duas para uma única agência já justificaria a medida ora proposta. Estamos propondo, portanto, a fusão das duas agências na Agência Nacional de Transportes – ANT.

No que diz respeito às suas atribuições, também foram constatados problemas no desempenho da tarefa de fiscalização das

concessões, permissões e autorizações, por parte das agências reguladoras, notadamente em função da Lei nº 10.233, de 2001 conferir a elas atribuições inerentes à publicação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos com terceiros, assim como a revisão de contratos já em execução, para incorporação ou retirada de investimentos. Parece-nos claro que tais atribuições comprometem a independência das agências para avaliar, criticar e até mesmo corrigir atos e procedimentos relacionados ao contrato. É natural que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), tendo elaborado os editais, fiquem intimidadas diante do desafio de reconhecer seus próprios erros, quando esses vêm à tona.

Diante desse impasse moral, a melhor opção é retirar das agências essas atribuições, de modo que possam concentrar todos esforços e recursos na indispensável tarefa de fiscalizar os contratos. As agências precisam de total liberdade e autonomia para apontar eventuais equívocos ou desvios, sejam eles de responsabilidade do poder público concedente, sejam do concessionário, permissionário ou autorizatário. Do contrário, continuaremos dependendo cada vez mais da intervenção do Tribunal de Contas da União em assuntos relativos ao cumprimento dos contratos.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

2019-7811



MEDIDA PROVISÓRIA nº 882 de 2019

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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Do Deputado Marcelo Ramos)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 3º da Medida Provisória nº 882/2019, na forma que se segue:

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

“Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

.....

.....

XX – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso XIV do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Ramos

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art.

82.

.....

.....

XVIII- implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX- propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....

.....”

§ 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 nos incisos XVII e XX do art. 24 desta Lei.

..... (NR)

JUSTIFICATIVA

As modificações propostas pretendem avançar na regulação do transporte rodoviário no Brasil.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres é hoje que fiscaliza e regula o mercado de transportes no país. É responsável por elaborar e fiscalizar a tabela de fretes rodoviários, fiscaliza e regula o transporte de cargas perigosas, é responsável pelo Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas, entre outras ações relativas ao transporte rodoviário. E, com essa modificação passaria a regular e fiscalizar também o transporte de cargas especiais, que se constitui em mercado relevante de transporte no Brasil.

Com isso, o ciclo de regulação e fiscalização do transporte rodoviário, como um todo, passaria a ser feito pela ANTT, o que de fato é sua atribuição, não incorrendo em duplicidade de trabalhos com outros órgãos nem em possível conflito de competências, gerando mais eficiência e eficácia na regulação do transporte e reduzindo custos e burocracias para o setor privado.

Sala das sessões, em de de 2019.

Deputado Marcelo Ramos
Vice-líder do PR

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 882, de 2019)

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019:

“**Art. X.** O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social disponibilizará, em até sessenta dias contados da publicação desta Lei, linha de crédito destinada a financiar investimentos dos Municípios com população inferior a dez mil habitantes, no valor máximo de R\$ 5 milhões por ente solicitante, sem prejuízo de outras linhas de crédito a que o ente faça jus.”

JUSTIFICAÇÃO

A grave retração econômica observada no biênio 2015-16 aumentou bruscamente a demanda por serviços públicos de educação e saúde na esfera municipal. Diversas famílias não tiveram mais condições de arcar com as mensalidades de planos de saúde e de escolas privadas devido à queda do rendimento domiciliar.

Para acomodar os gastos extras de natureza corrente, em um contexto de estagnação do crescimento das receitas próprias e de transferências recebidas da União e dos seus respectivos estados, os municípios menos populosos foram obrigados a postergar os planos de investimento, em razão de dificuldades no acesso a empréstimos oficiais.

É verdade que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) apresenta diversas linhas de financiamento voltadas aos entes subnacionais. Muitas dessas linhas de crédito se restringem, porém, a financiamentos a partir de um montante mínimo, que é alto demais para a acessibilidade dos municípios menos populosos.

Como exemplo pode ser citado o BNDES FINEM Eficiência Energética, que concede financiamentos a partir de R\$ 10 milhões para projetos de iluminação pública, com foco na redução do consumo de energia e aumento da eficiência energética nacional. É preciso que o BNDES também atenda os menores municípios.

Para tanto, proponho que o BNDES coloque à disposição dos municípios com menos de dez mil habitantes linha de crédito de até R\$ 5 milhões por município, sem prejuízo de outras linhas de crédito a que esses entes façam jus, para o financiamento de despesas com investimentos, independentemente da área finalística.

Como existem 2.459 municípios com menos de dez mil habitantes, a linha de crédito total a ser disponibilizada será de, no máximo, R\$ 12,3 bilhões. Importa dizer que é uma faculdade do município solicitar o seu financiamento, que será concedido de acordo com as Resoluções do Senado Federal que versam sobre a concessão de operações de crédito aos entes subnacionais.

Ante o exposto, peço apoio aos Nobres Pares do Congresso Nacional para a aprovação desta emenda, que objetiva tão somente dar cumprimento a célebre ideia de Rui Barbosa, de tratar desigualmente os desiguais na exata medida de suas desigualdades.

Sala da Comissão,

Senador DAVI ALCOLUMBRE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

EMENDA SUPRESSIVA MPV 882/2019

Suprima-se o art. 5º da MPV 882/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do art. 5º da MP 882/2016 estabelece uma remodelagem conceitual para a elegibilidade de obras e serviços incluídos no Programa de Parcerias de Investimento, instituído pela Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016. Altera de igual forma a estrutura e as atribuições da Secretaria Especial do PPI, além de reestruturar a aplicação dos recursos do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP. Essas reformulações, segundo a exposição de motivos do governo federal que acompanham a MP, visam acelerar as privatizações e concessões na área de infraestrutura, facilitando a venda de patrimônio das empresas públicas e a desestatização de serviços essenciais à população. Não há, na documentação que acompanha a medida provisória, qualquer justificativa mais detalhada sobre o impacto regulatório dessas alterações, principalmente nas condições de elegibilidade das obras e serviços a serem ofertados à iniciativa privada.

Assim, entendemos que é essencial que essas medidas sejam amplamente debatidas no Congresso Nacional por meio da edição de projeto de lei, que possibilite um amplo debate sobre a conveniência da ampliação do processo de desestatização e da extensão da aplicação do programa de venda do patrimônio público.

Sala das Sessões em , de de 2019

Senador PAULO ROCHA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019

EMENDA SUPRESSIVA Nº MPV 882/2019

Suprima-se o art. 7º-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 882/2019 inclui um dispositivo na Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016, que subverte a organização coletiva do processo decisório no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Com esse artigo, a atribuição deliberativa do colegiado formado por 10 ministros de Estado e altas autoridades da administração federal fica efetivamente comprometida. A proposição pretende elevar o Ministro da Secretaria de Governo da Presidência da República, em conjunto o Ministro da pasta setorial, como instância decisória, em casos de urgência, para a definição dos projetos e serviços prioritários para a desestatização ou oferta em rodadas de concessões.

Dessa forma, propomos que seja suprimido esse artigo, retornando o formato adequado de plena decisão colegiada para a decisão dos projetos prioritários no âmbito do PPI.

Sala das Sessões em, de de 2019

Senador PAULO ROCHA



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:





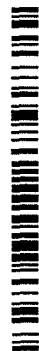
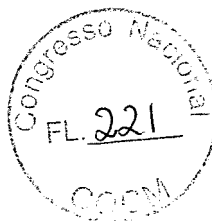
- art. 2º: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- art. 3º: Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de 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.

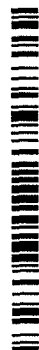
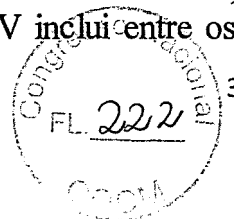
Em relação à Lei dos Portos, as alterações servem para deixar claro que a administração portuária detém competência para fiscalizar ou executar as obras de infraestrutura de proteção e acesso ao porto.

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

cb3c1d721da733d7ebd666bcb56ca7c0f66630041





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.

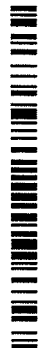
Nos arts. 8º e 8º-A constam a finalidade e as competências da Secretaria Especial do PPI. Tais competências consistem nas mesmas dispostas no Anexo do Decreto nº 9.669, de 2 de janeiro de 2019, que aprovou a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança 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.

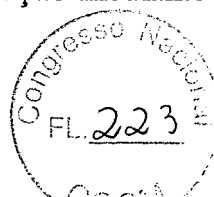
O Capítulo V da Lei nº 13.334, de 2016, que antes tratava apenas do FAEP, passou a ser mais abrangente. Além de tratar da constituição do Fundo, de sua natureza privada, e de alterar sua duração, que passou a ser indeterminada, também abriu a possibilidade de contratação direta do Banco Nacional de Desenvolvimento 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





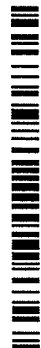
pagamento de parcela fixa, parcela variável vinculada ao êxito da licitação, ou a combinação de ambas.

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.

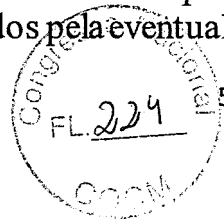
Na Exposição de Motivos (EM) encaminhada, o Governo defende a necessidade de aplicação da irrecusabilidade dos pedidos de cessão de servidor demandados pela Presidência da República aos servidores de outros órgãos lotados no Ministério da Infraestrutura (Minfra) pelo fato de que esses, originalmente, 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

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





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

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





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

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





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.

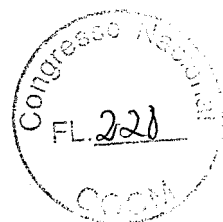
Além disso, não é difícil vislumbrar que esse colegiado terá enorme dificuldade de alinhar as agendas de tantas e importantes autoridades, ou seja, terá dificuldades de se reunir, o que tornará as decisões do Contran mais espaçadas, e, portanto, mais engessadas.



SF/19533.01195-39

Página: 9/30 07/09/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041



9





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.

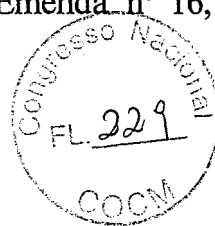
Assim, parece-nos que a melhor alternativa para o Contran seja adotar outro caminho. Vislumbramos dois eixos de atuação. O primeiro é reduzir o tamanho do Contran, para cinco membros, de forma a facilitar a reunião do Colegiado e estimular o debate, em que todos seus membros tenham tempo para expor suas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

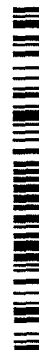
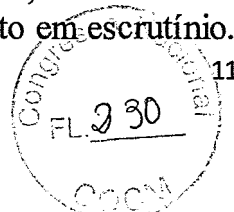
Por fim, as Emendas nºs 8, 13, 14, 15, 21 e 48 estão sendo rejeitadas porque suas matérias merecem um debate legislativo mais longo, incabível em sede de medidas provisórias. Elas têm condição de constituir projetos de lei autônomos e tramitar independentemente no futuro. No momento, antes de propor 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 justificação 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 estatutura organizacional, como o licenciamento ambiental.

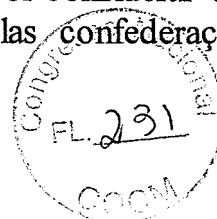
Já quanto à Emenda nº 40, de minha própria autoria, solicitei sua retirada uma vez que, nos termos regimentais, o relator está impedido de relatar as emendas por ele apresentadas. No entanto, por considerar que estudos, pesquisas, e análises temáticas realizados pelas confederações



SF/19533.01195-39

Página: 12/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666bc56ca7c0f66630041



12





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.

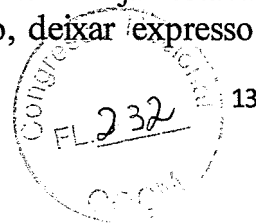
Contratos de parceria ou medidas de desestatização serão licitadas, e o Banco deve ser remunerado pelos serviços prestados e ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros, conforme já estava consignado na Medida Provisória. Resolvemos, contudo, deixar expresso



SF/19533.01195-39

Página: 13/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





que, na hipótese de êxito da licitação, poderá ser prevista a transferência desses pagamentos ao vencedor da licitação da obrigação. Igualmente, incluímos dispositivo que permite ao BNDES dispensar a cobrança desses valores.

Consignamos no PLV que a remuneração do BNDES será cabível inclusive quando atuar como Gestor do Fundo Nacional de Desestatização, função que lhe compete, conforme o art. 17 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Em razão dos comandos inseridos no PLV, é necessário revogar o art. 21 da referida Lei.

Para que consiga prestar os serviços técnicos profissionais especializados a órgãos e entidades da administração, o BNDES poderá ter que contratar outros profissionais ou empresas. Para tanto, criou-se a nova modalidade licitatória denominada colação.

O PLV contempla melhorias na colação, direcionadas ao respeito a direitos e princípios constitucionais: a) a obrigatoriedade de ampla divulgação de que se está fazendo consultas em colação; b) a necessidade de que a consulta na colação já defina clara e completamente o objeto, os critérios de aceitação e de julgamento das propostas, as sanções pelo inadimplemento, as cláusulas do contrato que será assinado, bem como a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas; e c) a previsão de recurso contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados.

A Emenda nº 2 modifica o § 3º do art. 16 da Lei nº 13.334, de 2016, por alteração no art. 5º da MPV, para que seja previsto prazo para ingresso de outros interessados na colação. A ideia fundamental da Emenda nº 2 está sendo integrada ao PLV.

A Emenda nº 3 revoga a criação da modalidade licitatória colação. Entendemos por rejeitá-la.

A Emenda nº 6 modifica o inciso I do § 4º do art. 16 da Lei nº 13.334, de 2016, alterada pelo art. 5º da MPV, para que passe a ser exigida motivação para o BNDES incluir ou excluir consultados na colação. Pelos mesmos motivos expressos em relação à Emenda nº 2, a Emenda nº 6 está sendo formalmente rejeitada, sem prejuízo de seu aproveitamento no PLV.



SF/19533.01195-39

Página: 14/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





A Emenda nº 19 está sendo rejeitada por pretender modificar os arts. 14 e 16-B da MPV nº 882, que não os possui.

A Emenda nº 23 retira do texto os dispositivos que permitem ao BNDES constituir e participar do FAEP, tratam desse fundo e os que versam sobre a contratação de estudos pelo BNDES. Rejeitamo-la no mérito.

A Emenda nº 36 é antijurídica, pois não inova no ordenamento jurídico. A Lei nº 13.303, de 2016, já se aplica ao BNDES.

A exemplo da Emenda nº 19, a Emenda nº 38 não merece acolhimento por não existir art. 8º-A na Medida Provisória.

Idem em relação à Emenda nº 39. A MPV nº 882 não possui art. 7º-A.

Rejeitamos, também no mérito, as Emendas nºs 32, 37, 41.

Caminhamos para o final desta análise abordando as demais emendas, rejeitadas ou prejudicadas.

A Medida Provisória nº 882, de 2019, recebeu o total de cinquenta e uma emendas no prazo previsto no art. 4º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002. As que foram por nós acatadas e incorporadas ao Projeto de Lei de Conversão, bem como as rejeitadas no mérito, foram anteriormente comentadas. Adiante trataremos apenas das emendas rejeitadas por ausência de pertinência temática com a matéria versada na Medida Provisória ou por incidir em vício de iniciativa, bem como das consideradas prejudicadas, por identidade com outra apresentada antes dela e que foi acatada ou rejeitada. Há emendas que incidem tanto no vício de iniciativa quanto na ausência de pertinência temática.

Na decisão emanada na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.127/DF, o Supremo Tribunal Federal considerou ser incompatível com a Constituição Federal a apresentação de emendas parlamentares sem relação de pertinência temática com a Medida Provisória submetida à sua apreciação.

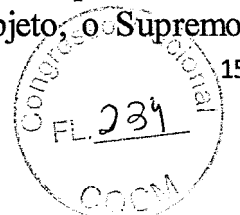
No que concerne à possibilidade de, em processo legislativo de conversão de medida provisória em lei, ser apresentada emenda parlamentar com conteúdo temático distinto daquele que é o seu objeto, o Supremo



SF/19533.01195-39

Página: 15/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





consignou que essa seria espécie normativa primária, de caráter excepcional e de competência exclusiva do Presidente da República – nos termos da Constituição, artigos 59, inciso V, e 62, § 3º. Como espécie normativa de competência exclusiva e excepcional do Presidente da República, não seria possível tratar de temas diversos daqueles fixados por ele como relevantes e urgentes. Uma vez estabelecido o tema relevante e urgente, toda e qualquer emenda parlamentar em projeto de conversão de medida provisória em lei se limitaria e circunscreveria ao que foi definido como urgente e relevante pelo Presidente da República.

Assim, as emendas parlamentares ao projeto de conversão devem observar a devida pertinência lógico-temática com o tema proposto pelo Presidente da República.

Nesse sentido, o § 4º do art. 4º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional disciplina:

§ 4º É vedada a apresentação de emendas que versem sobre matéria estranha àquela tratada na Medida Provisória, cabendo ao Presidente da Comissão o seu indeferimento liminar.

Portanto, impõe-se a rejeição das seguintes emendas por ausência de pertinência temática com a matéria da MPV nº 882, de 2019: 4, 10, 11, 18, 20, 25, 26, 30, 42, 44 a 47 e 49.

Rejeitam-se as Emendas 9 e 18 por apresentarem tanto vício de iniciativa quanto por versarem sobre matérias não tratadas na Medida Provisória.

As emendas a seguir relacionadas são prejudicadas por identidade com outra apresentada antes dela e que foi acatada ou rejeitada: 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51.

IV – VOTO

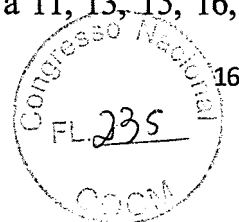
Diante do exposto, votamos pela presença dos requisitos constitucionais de relevância e urgência, bem como pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 882, de 2019, e, no mérito, pela sua aprovação, com o acolhimento das Emendas nºs 2, 5, 7, 14 e 17, a rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4, 8, 6, 9 a 11, 13, 15, 16,



SF/19533.01195-39

Página: 16/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041





18 a 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 36 a 39, 41, 42, 44 a 49, e a prejudicialidade das Emendas nºs 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51, na forma do Projeto de Lei de Conversão abaixo:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2019
(DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tratar da composição do Conselho Nacional de Trânsito; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para alterar as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para transferir competências da extinta Secretaria Especial de Portos; a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para reformular o Programa de Parcerias de Investimentos; e a Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, para instituir a modalidade de licitação colação; e dá outras providências.

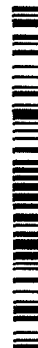
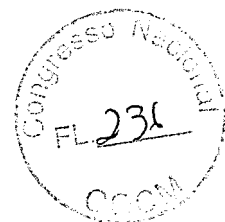
O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran terá sede no Distrito Federal.

.....
§ 4º O Contran será composto pelos seguintes membros:

- I – o Ministro da Infraestrutura, que o presidirá;
- II – o dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, que será seu Secretário-Executivo;
- III – um dirigente de órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;
- IV – um representante de um dos ministérios com interesse em proposta ou matéria em exame no Conselho;





V – um representante de segmento da sociedade detentor de conhecimento técnico acerca da proposta ou da matéria em exame no Conselho;

§ 5º O representante de que trata o inciso III do § 4º será escolhido por períodos anuais, na forma de ato do Ministro da Infraestrutura, permitida sua recondução.

§ 6º Os representantes de que tratam os incisos IV e V do § 4º serão rotativos e escolhidos na forma de ato do Ministro da Infraestrutura.

§ 7º Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

“Art. 12.

§ 1º Antes de entrar em vigor, as normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública pelo período mínimo de dez dias, contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão disponíveis para exame e apreciação por cidadãos e instituições da sociedade pelo prazo mínimo de dois anos, contados a partir do fim da consulta pública.” (NR)

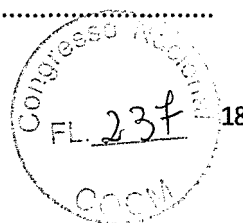
“Art. 289.

I – tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

Parágrafo único. No caso do inciso I do *caput*, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.” (NR)

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

“Art. 20.





c) garantir a liberdade de preços e a concorrência entre instalações portuárias, preservando o interesse público e sua natureza jurídica de atividade econômica regulada.” (NR)

“Art. 28-A. Fica a União autorizada a repassar a Estados e Municípios até metade dos recursos obtidos pelo pagamento de outorgas.

§ 1º O repasse a que se refere o *caput* deverá ser proporcional à testada quilométrica do trecho da rodovia ou ferrovia situada em seu território ou em função da localização da infraestrutura aquaviária e do lugar da prestação de serviços de transporte aquaviário.” (NR)

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da ANTAQ serão compostas, respectivamente, por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....” (NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....
III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

.....
V – instalações portuárias.” (NR)

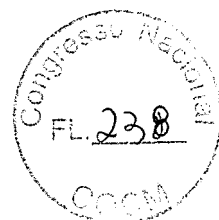
“Art. 82.

.....
XVIII – implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX – propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento;

XX – projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....” (NR)





“Art. 85-A. Integração a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º.....

§ 1º A exploração indireta do porto organizado ocorrerá mediante concessão de serviço público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias ocorrerá mediante:

a) arrendamento de bem público, para instalações localizadas dentro do porto organizado;

b) autorização, para instalações localizadas fora da área do porto organizado, nos termos desta Lei.

.....

§ 4º As instalações portuárias devem ser operadas como atividade econômica, em regime de livre concorrência, cabendo-lhe determinar seus próprios preços, sem prejuízo de informá-los à ANTAQ, nos termos da regulamentação.” (NR)

“Art. 3º.....

.....

II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e da liberdade dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....

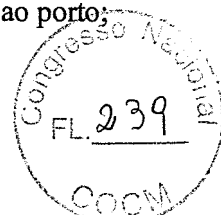
V – estímulo à concorrência, mediante a livre competição por preços entre instalações portuárias, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.” (NR)

“Art. 17.

§ 1º

.....

V – fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;





.....” (NR)

“Art. 19.

§ 1º

§ 2º A administração do porto assegurará o acesso livre, sem ônus, de pessoas e coisas aos imóveis, bem como às praias, contíguas à área do porto organizado, nos casos em que o acesso ocorra por única via, ou caminho, inserido na poligonal do porto organizado.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º

.....

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

“Art. 2º

.....

IV –

V –; e

VI – 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.” (NR)

“Art. 4º

.....

II –

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)



SF/19533.01195-39

Página: 21/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cb56ca7c0f66630041





“Art. 5º Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)

“Art. 7º

VI – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI – editar o seu regimento interno.

§ 1º

I – o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República;

III – o Ministro de Estado da Economia;

IV – o Ministro de Estado da Infraestrutura;

.....;

XI – o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional.

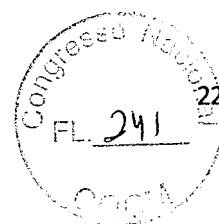
§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto:



SF/19533.01195-39

Página: 22/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





I – os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes;

II – as confederações nacionais patronais setoriais.

.....
§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

§ 5º O Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República atuará como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)

“Art. 8º O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Casa Civil da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.” (NR)

“Art. 8º-A Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I – coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II – fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III – acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

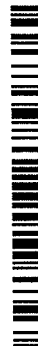
IV – apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V – avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI – buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII – propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII – apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;





IX – divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

X – acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI – articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII – promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII – promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV – promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XV – celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI – exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII – coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.”

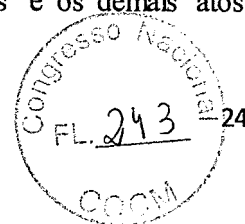
“Art. 8º-B Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I – dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II – assessorar o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III – exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV – editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições;



SF/19533.01195-39

Página: 24/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





V – atuar como Secretário-Executivo do CPPI.”

“Art. 13-A. Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato à consulta pública ou à audiência pública.

Parágrafo único. A audiência pública a que se refere o *caput* poderá ter sua localidade definida pelo CPPI.”

“CAPÍTULO V

DA CONSTITUIÇÃO DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS E DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 14. O BNDES está autorizado a constituir e participar do FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.

§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.

.....
§ 6º

.....
II – as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o *caput*;

.....
IV – os rendimentos de aplicações financeiras; e

.....
§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....
Congresso Nacional
FL. 244
C7CM

25



SF/19533.01195-39

Página: 25/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd66c6bc56ca7c0f666630041





§ 10. As receitas auferidas pelo FAEP estão sujeitas ao tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014.” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá 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.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o *caput* poderá, inclusive nos casos em que o BNDES atue como gestor do Fundo Nacional de Desestatização, de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, nos termos previstos no contrato, incluir parcela fixa, parcela variável, ou a combinação de ambas.

§ 2º O BNDES será ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros.

§ 3º Na hipótese de êxito da licitação, poderá ser prevista a transferência ao vencedor da licitação da obrigação de pagamento ao BNDES das despesas de que tratam os §§ 1º e 2º.

§ 4º O BNDES poderá dispensar a cobrança de remuneração e o ressarcimento dos gastos de que tratam, respectivamente, os §§ 1º e 2º.

§ 5º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)

“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do *caput* do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos, medidas de desestatização ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos § 2º ao § 7º, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

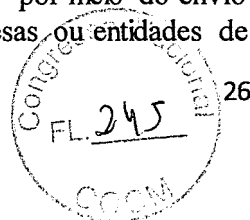
§ 2º O processo de colação será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de



SF/19533.01195-39

Página: 26/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalente ou superior ao objeto a ser contratado.

§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em seu sítio eletrônico oficial e, a seu critério, também em outro meio apto a lhe dar ampla publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º Poderão participar do processo de colação profissionais, empresas ou entidades cadastradas na entidade promotora da colação que manifestarem seu interesse no prazo de quinze dias contados da divulgação de que trata o § 3º e que atendam aos requisitos específicos definidos conforme o § 2º.

§ 5º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

I – a consulta deverá conter definição clara e completa do objeto, dos critérios de aceitação e de julgamento das propostas, das sanções pelo inadimplemento, das cláusulas do contrato, bem como a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas;

II – a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido a inclusão ou exclusão de consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

III – o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;

IV – ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II;

V – a definição da proposta vencedora será feita de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que, caso sejam alterados conforme autoriza o inciso III, serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata aquele inciso;

VI – contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados, caberá recurso, com efeito suspensivo, em três dias úteis contados da intimação da decisão, concedendo-se aos demais igual prazo para contrarrazões.

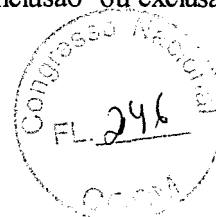
§ 6º O BNDES deverá fundamentar a inclusão ou exclusão de consultados de que trata o inciso II do § 5º.



SF/19533.01195-39

Página: 27/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd666cbc56ca7c0f66630041



§ 7º O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.

§ 8º O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

§ 9º O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 desta Lei, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no *caput* do art. 37 da Constituição Federal.” (NR)

“Art. 16-A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:

I – consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou

II – profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.

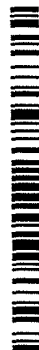
§ 1º O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:

I - o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e

II – os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pela entidade promotora da colação, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.”

Art. 5º A Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º Fica a União autorizada a participar de fundo que tenha por finalidade exclusiva 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, em regime isolado ou consorciado, até o limite de R\$ 360.000.000,00 (trezentos e sessenta milhões de reais).



SF/19533.01195-39

Página: 28/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





.....” (NR)

Art. 6º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 30-A.** Fica a União autorizada a repassar a Estados e Municípios em que se encontra a infraestrutura aeroportuária concedida, até metade dos recursos obtidos pelo pagamento de outorgas.” (NR)

Art. 7º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I – da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

a) os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do *caput* do art. 10;

b) o inciso XII do *caput* do art. 12;

c) as alíneas *a* e *b* do inciso I do art. 289;

II – da Lei nº 13.334, de 30 de junho de 2016:

a) a alínea *b* do inciso V do *caput* do art. 7º;

b) o inciso VII-A do § 1º do art. 7º;

c) os incisos I, IV e VI do *caput* do art. 8º;

d) o inciso V do *caput* do art. 12;

e) o art. 19;

f) o art. 20;

III – o art. 21 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 8º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e



SF/19533.01195-39

Página: 29/30 07/08/2019 10:30:38

cb3c1d721da733d7ebd66cbc56ca7c0f66630041





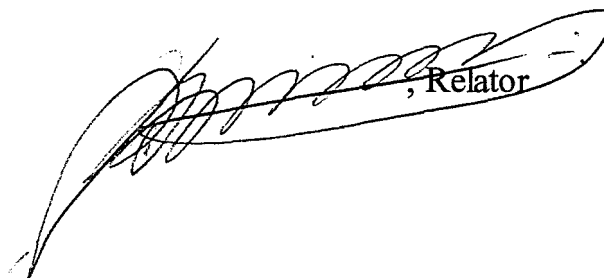
Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.

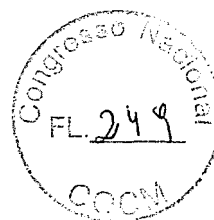
Art. 9º O regulamento definirá a duração dos mandatos dos primeiros ocupantes das duas novas diretorias da Antaq, resultantes da modificação do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de forma a preservar a não-coincidência de mandatos prevista no art. 54 da referida Lei.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

 , Relator





COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO (à MPV nº 882, de 2019)

RELATOR: WELLINGTON FAGUNDES

I – INTRODUÇÃO

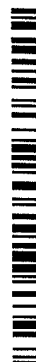
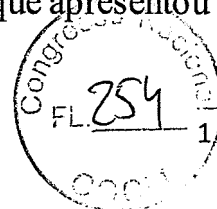
Ontem, dia 7 de agosto do corrente ano, apresentamos nosso voto acerca da MPV nº 882, de 2019. Nessa reunião foi concedida vista coletiva de um dia, para que o texto que apresentamos pudesse ser mais bem analisado e para que eventuais ajustes pudessem ser realizados no conteúdo de nossa proposta de PLV.

De fato, diversos setores do governo, representando cada um dos temas tratados na MPV, compareceram a nosso gabinete, onde, após discussões que adentraram a noite, foi possível construir o texto aqui oferecido.

Em primeiro lugar, destacamos algumas alterações em relação ao Contran. O presidente do Denatran, com bastante franqueza e humildade, reconheceu os problemas que expusemos em nosso parecer acerca da atuação do Contran, mas frisou que o novo governo tem atuado de forma incansável para corrigir esses erros, aperfeiçoar os processos, bem como as normas geradas por esse colegiado. Decidimos dar um voto de confiança ao Ministério da Infraestrutura, e manter a estrutura proposta pela MPV, apenas acrescida da participação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, nos termos da Emenda nº 22 do Deputado Arnaldo Jardim.

Ressaltamos aos representantes do governo, contudo, que permaneceremos vigilantes para evitar que o Contran caia em um estado de paralisia, como no passado, e que exigiremos mudanças caso essa situação venha a ocorrer.

Nesse debate com o Denatran, pudemos avançar em outro tema, que é o de multas devidas a condutores não identificados, e que são multiplicadas de forma progressiva em função do número de vezes em que justamente o condutor não foi identificado. Pela proposta acertada, o multiplicador fica suprimido, e a não identificação do condutor passa a resultar apenas no valor equivalente ao de uma multa grave, sem progressividade. Tal proposta vai ao encontro da preocupação demonstrada pelo Deputado Vanderlei Macris, cujos objetivos da emenda que apresentou ficam, em parte, alcançados.





Quanto à emenda que ressalta o fato de que os terminais arrendados praticam preços livres e que atuam em regime de livre concorrência, a Secretaria de Portos nos fez algumas sugestões, que acatamos, para modificar a redação inicialmente proposta, de forma a restringir a informação de preços à necessidade de averiguar abuso de poder econômico e para deixar explícito que é objetivo da ANTAQ atuar no controle de tal infração.

Outra sugestão da Secretaria de Portos que consideramos pertinente foi acrescentar que a concessão de acesso livre às praias contíguas à área do porto organizado deve respeitar as normas de segurança que forem necessárias.

Por um apelo do Ministério da Infraestrutura, retiramos a proposta de autorizar a repartição das licenças de outorga das concessões com Estados e Municípios. Foi-nos argumentado que essa nova sistemática poderia colocar em risco os vultosos investimentos que o Minfra está programando com esses recursos.

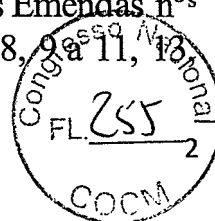
Modificamos nossa proposta de permitir que as confederações setoriais tivessem assentos no Conselho do PPI para algo que entendemos seja mais proveitoso: que o PPI mantenha canal aberto para que as confederações e as frentes parlamentares setoriais possam apresentar seus estudos e ponderações técnicas, de forma a subsidiar a tomada de decisões do governo sobre os investimentos em infraestrutura.

Em relação às preocupações trazidas pelo BNDES, propusemos ajustes na redação do mecanismo de colação, de forma a não descaracterizá-lo, e para garantir a ampla e plural participação de interessados, mas sem que, com isso, atrapalhássemos a própria essência do mecanismo criado, que é justamente o de escolher os melhores serviços técnicos para sustentar os estudos dos projetos de infraestrutura mais relevantes do País.

Por fim, o inciso IV do art. 12 da Lei nº 13.334, de 2016, não havia sido transcrito da MPV para o Projeto de Lei de Conversão. Corrigimos esse lapso.

IV – VOTO

Diante do exposto, votamos pela presença dos requisitos constitucionais de relevância e urgência, bem como pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 882, de 2019, e, no mérito, pela sua aprovação, com o acolhimento das Emendas nºs 2, 5, 7, 14, 16, 17 e 22, a rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4, 6, 8, 9, 11, 13, 15, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.





15, 18 a 21, 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 36 a 39, 41, 42, 44 a 49, e a prejudicialidade das Emendas nºs 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51, na forma do Projeto de Lei de Conversão abaixo:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2019
(DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tratar da composição do Conselho Nacional de Trânsito; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para alterar as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para transferir competências da extinta Secretaria Especial de Portos; a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para reformular o Programa de Parcerias de Investimentos; e a Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, para instituir a modalidade de licitação colação; e dá outras providências.

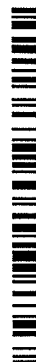
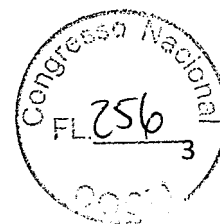
O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 10.** O Conselho Nacional de Trânsito – Contran terá sede no Distrito Federal.

.....
§ 4º O Contran será composto pelos seguintes Ministros de Estado:

- I - da Infraestrutura, que o presidirá;
- II - da Justiça e Segurança Pública;
- III - da Defesa;
- IV - das Relações Exteriores;
- V - da Economia;
- VI - da Educação;





VII - da Saúde;

VIII - da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações;

IX - do Meio Ambiente; e

X - da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, por oficial-general.

§ 6º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União a que se refere o art. 9º atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 7º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.

§ 8º Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

“Art. 12.

.....

§ 1º Antes de entrar em vigor, as normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública pelo período mínimo de dez dias, contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão disponíveis para exame e apreciação por cidadãos e instituições da sociedade pelo prazo mínimo de dois anos, contados a partir do fim da consulta pública.” (NR)

“Art. 257.

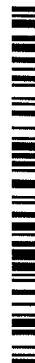
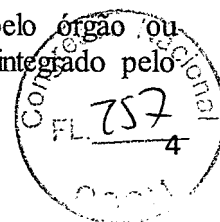
.....

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.

.....” (NR)

“Art. 289.

I - em se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo





Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....
Parágrafo único. No caso do inciso I do *caput*, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.” (NR)

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

“Art. 20.

.....
II -

.....
c) garantir a liberdade de preços e a concorrência entre instalações portuárias, preservando o interesse público e sua natureza jurídica de atividade econômica regulada, bem como atuar no controle do abuso de poder econômico.” (NR)

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da ANTAQ serão compostas, respectivamente, por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....” (NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....
III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

.....
V – instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82.

.....
XIX – propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento;



SF/19405.65174-67

Página: 5/16 08/08/2019 08:45:15

29610090a381f51174d0b4aa5d04a36d78c687f





XX – projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....” (NR)

“Art. 85-A. Integração a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º.....

§ 1º A exploração indireta do porto organizado ocorrerá mediante concessão de serviço público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias ocorrerá mediante:

a) arrendamento de bem público, para instalações localizadas dentro do porto organizado;

b) autorização, para instalações localizadas fora da área do porto organizado, nos termos desta Lei.

.....

§ 4º As instalações portuárias devem ser operadas como atividade econômica, em regime de livre concorrência, cabendo-lhe determinar seus próprios preços, sem prejuízo de informá-los à ANTAQ na hipótese de apuração de infração à ordem econômica.” (NR)

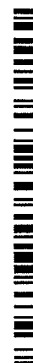
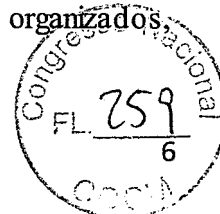
“Art. 3º.....

.....

II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e da liberdade dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....

V – estímulo à concorrência, mediante a livre competição por preços entre instalações portuárias, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.” (NR)





“Art. 17.

§ 1º

V – fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;

.....” (NR)

“Art. 19.

§ 1º

§ 2º A administração do porto assegurará o acesso livre, sem ônus, de pessoas e coisas aos imóveis, bem como às praias contíguas à área do porto organizado, nos casos em que o acesso ocorra por única via, ou caminho, inserido na poligonal do porto organizado, respeitadas as normas de segurança.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º

.....

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

“Art. 2º

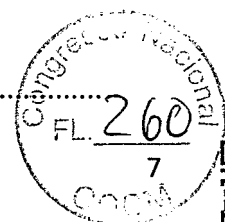
.....

IV –;

V –; e

VI – 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.” (NR)

“Art. 4º



SF/19405.65174-67

Página: 7/16 08/08/2019 08:45:15

295f0090a381f51174d0b14aa5d04a36d78c687f



.....
II –

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)

“Art. 5º Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)

“Art. 7º

VI – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI – editar o seu regimento interno.

§ 1º

I – o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República;

III – o Ministro de Estado da Economia;



SF/19405.65174-67

Página: 8/16 08/08/2019 08:45:15

296f0090a381f51174d0b4aa5d04a36d78c687f





IV – o Ministro de Estado da Infraestrutura;

.....

X –

XI – o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional

.....

§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

§ 5º O Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República atuará como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)

“Art. 8º. O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Casa Civil da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.” (NR)

“Art. 8º-A. Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I – coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II – fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III – acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

IV – apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V – avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI – buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII – propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII – apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;





IX – divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

X – acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI – articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII – promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII – promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV – promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XV – celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI – exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII – coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.”

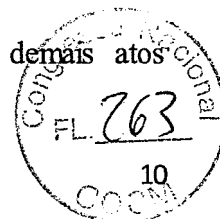
“Art. 8º-B. Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I – dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II – assessorar o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III – exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV – editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições;





V – atuar como Secretário-Executivo do CPPI.”

“Art. 9º-A A SPPI manterá mecanismos de diálogo com as confederações nacionais patronais setoriais e frentes parlamentares do Congresso Nacional do setor de infraestrutura, que poderão contribuir com estudos, pesquisas, e análises temáticas para subsídio à tomada de decisões de caráter estratégico para a agenda de infraestrutura do País.”

“Art. 12.

IV – receber sugestões de projetos.” (NR)

“Art. 13-A. Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato a consulta ou audiência pública.

Parágrafo único. Caberá ao CPPI definir o local da audiência pública a que se refere o *caput*.”

“CAPÍTULO V

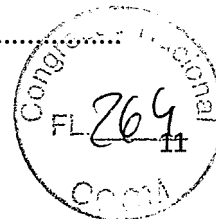
DA CONSTITUIÇÃO DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS E DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 14. O BNDES está autorizado a constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.

§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.

§ 6º



SF/19405.65174-67

Página: 11/16 08/08/2019 08:45:15

296f0090a381f51174c0bf4aa5d04a36d78c687f



.....
II – as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o *caput*;

.....
IV – os rendimentos de aplicações financeiras; e

.....
§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....
§ 10. As receitas auferidas pelo FAEP estão sujeitas ao tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014.” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá 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.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o *caput* poderá incluir parcela fixa, parcela variável, ou a combinação de ambas, inclusive nos casos em que o BNDES atue como gestor do Fundo Nacional de Desestatização, de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 2º O BNDES será ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros.

§ 3º Em licitações destinadas a concretizar contratos de parceria ou medidas de desestatização estruturadas pelo BNDES, mediante a contratação prevista no *caput*, as obrigações de pagamento ao Banco da remuneração e do ressarcimento dos gastos de que tratam, nesta ordem, os §§ 1º e 2º poderão ser transferidas ao vencedor do certame.

§ 4º O BNDES poderá dispensar a cobrança de remuneração e o ressarcimento dos gastos de que tratam, nesta ordem, os §§ 1º e 2º, desde que a dispensa esteja prevista, respectivamente o, no ato de contratação do Banco por órgão ou entidade da Administração Pública ou no edital da licitação.

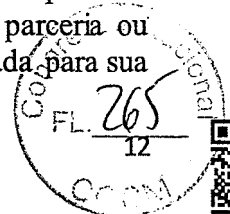
§ 5º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua



SF/19405.65174-67

Página: 12/16 08/08/2019 08:45:15

296f0090a381f51174d0bf4aa5d04a36d78c687f





execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)

“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do *caput* do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos, medidas de desestatização ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos § 2º ao § 12º, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

§ 2º O processo de colação será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalentes ou superiores ao objeto a ser contratado.

§ 3º O envio das consultas de que trata o § 2º será divulgado no sítio eletrônico oficial do BNDES, podendo, a seu critério, ser divulgado o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º Para o envio das consultas o BNDES poderá utilizar, no todo ou em parte, cadastro próprio ou rankings externos consagrados no respectivo segmento de atuação.

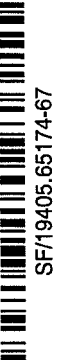
§ 5º Desde que não represente riscos qualitativos, operacionais ou financeiros para a contratação e execução do objeto, deverá haver alternância e pluralidade na escolha dos destinatários das consultas, considerando a realidade de cada setor.

§ 6º Caso não sejam recebidas pelo menos três propostas na fase de consulta, será aberto prazo de no mínimo cinco dias úteis para recebimento de propostas adicionais.

§ 7º Findo o prazo de que trata o § 6º será dado prosseguimento ao processo de colação, independentemente da apresentação de novas propostas.

§ 8º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

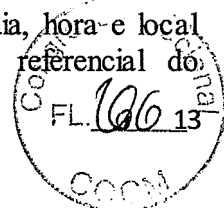
I – a consulta deverá conter a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas, bem como a descrição referencial do



SF/19405.65174-67

Página: 13/16 08/08/2019 08:45:15

296f0090a381f51174d0b14aa5d04a36d78c687f





objeto, dos parâmetros de aceitação e de julgamento das propostas, das sanções pelo inadimplemento, das cláusulas do contrato, devendo esses elementos estar definidos no momento da solicitação de propostas finais, conforme inciso IV a seguir;

II – a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido a inclusão ou exclusão de consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

III – o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;

IV – ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II;

V – a definição da proposta vencedora será feita de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que, caso sejam alterados conforme autoriza o inciso III, serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata aquele inciso;

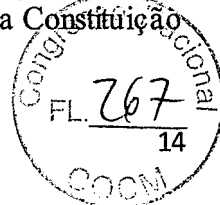
VI – contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados, caberá recurso, com efeito suspensivo, em três dias úteis contados da intimação da decisão, concedendo-se aos demais igual prazo para contrarrazões.

§ 9º O BNDES deverá fundamentar a inclusão ou exclusão de consultados de que trata o inciso II do § 5º.

§ 10. O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.

§ 11. O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

§ 12. O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 desta Lei, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no *caput* do art. 37 da Constituição Federal.” (NR)





“Art. 16-A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:

I – consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou

II – profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.

Parágrafo único. O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:

I – o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e

II – os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pela entidade promotora da colação, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.”

Art. 5º A Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º Fica a União autorizada a participar de fundo que tenha por finalidade exclusiva 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, em regime isolado ou consorciado, até o limite de R\$ 360.000.000,00 (trezentos e sessenta milhões de reais).

.....” (NR)

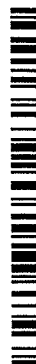
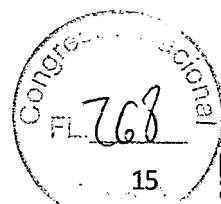
Art. 6º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I – da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

a) os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do *caput* do art. 10;

b) o inciso XII do *caput* do art. 12;

c) as alíneas *a* e *b* do inciso I do art. 289;





II – da Lei nº 13.334, de 30 de junho de 2016:

- a) a alínea b do inciso V do *caput* do art. 7º;
- b) o inciso VII-A do § 1º do art. 7º;
- c) os incisos I, IV e VI do *caput* do art. 8º;
- d) o inciso V do *caput* do art. 12;
- e) o art. 19;
- f) o art. 20;

III – o art. 21 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 8º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.

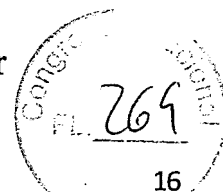
Art. 9º O regulamento definirá a duração dos mandatos dos primeiros ocupantes das duas novas diretorias da Antaq, resultantes da modificação do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de forma a preservar a não-coincidência de mandatos prevista no art. 54 da referida Lei.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



16





COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

(à MPV nº 882, de 2019)

RELATOR: WELLINGTON FAGUNDES

I – INTRODUÇÃO

As discussões levadas a cabo na sessão da Comissão de 8 de agosto nos levaram a promover alguns pequenos ajustes e correções ao texto proposto para o PLV, conforme passaremos a relatar.

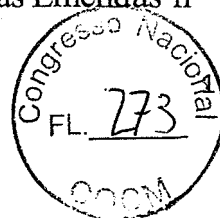
No dispositivo que estabeleceu que o PPI mantivesse canal aberto de diálogo com as confederações e as frentes parlamentares setoriais para que pudessem apresentar-lhe estudos e ponderações técnicas, também foram incluídas, a pedido do Partido dos Trabalhadores, as comissões temáticas do Congresso Nacional do setor de infraestrutura.

Para evitar dúvidas de interpretação, aprimoramos os propostos §§ 3º e 4º do art. 15 da Lei nº 13.334, de 2016, alterado pelo art. 4º do PLV, de forma a dirimir dúvidas acerca das hipóteses em que o BNDES não será ressarcido pelos ganhadores dos processos de outorga de infraestrutura.

Outra modificação no art. 4º do PLV foi promovida no novo § 12 do art. 16 também da Lei nº 13.334, de 2016. Exigia-se a correção de um equívoco. Onde se lia “O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 desta Lei” deveria estar grafado “O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016,”. De fato, a Lei nº 13.334, de 2016, na qual está o artigo alterado, sequer possui um art. 40, e o art. 40 da Lei nº 13.303, de 2016, conhecida como Lei das Estatais, realmente dispõe sobre regulamento interno de licitações e contratos de empresas públicas e sociedades de economia mista. Além disso, o comando é originário da MPV nº 882.

IV – VOTO

Diante do exposto, votamos pela presença dos requisitos constitucionais de relevância e urgência, bem como pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 882, de 2019, e, no mérito, pela sua aprovação, com o acolhimento das Emendas nºs



SF/19741.62864-05

Página: 1/15 08/08/2019 16:07:20

13d84b24ctbe30e335276ec0bfe0cd9458e452e



2, 5, 7, 14, 16 e 22, a rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4, 6, 8, 9 a 11, 13, 15, 17 a 21, 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 36 a 39, 41, 42, 44 a 49, e a prejudicialidade das Emendas nºs 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51, na forma do Projeto de Lei de Conversão abaixo:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2019
(DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tratar da composição do Conselho Nacional de Trânsito; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para alterar as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para transferir competências da extinta Secretaria Especial de Portos; a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para reformular o Programa de Parcerias de Investimentos; e a Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, para ampliar o limite de participação da União no fundo de que trata o art. 1º da referida lei; e dá outras providências.

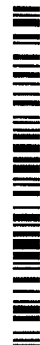
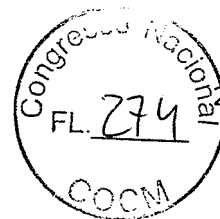
O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran terá sede no Distrito Federal

.....
§ 4º O Contran será composto pelos seguintes Ministros de Estado:

- I – da Infraestrutura, que o presidirá;
- II – da Justiça e Segurança Pública;
- III – da Defesa;
- IV – das Relações Exteriores;
- V – da Economia;



SF/19741.62864-05

Página: 2/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



- VI – da Educação;
- VII – da Saúde;
- VIII – da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações;
- IX – do Meio Ambiente; e
- X – da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, por oficial-general.

§ 6º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União a que se refere o art. 9º atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 7º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.

§ 8º Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

“Art. 12.

§ 1º Antes de entrar em vigor, as normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública pelo período mínimo de dez dias, contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão disponíveis para exame e apreciação por cidadãos e instituições da sociedade pelo prazo mínimo de dois anos, contados a partir do fim da consulta pública.” (NR)

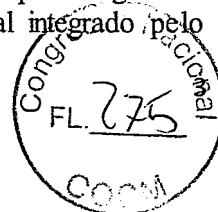
“Art. 257.

§ 8º Após o prazo previsto no § 7º, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.

.....” (NR)

“Art. 289.

I – em se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo





Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....
Parágrafo único. No caso do inciso I do *caput*, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.” (NR)

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

“Art. 20.

II –

.....
c) garantir a liberdade de preços e a concorrência entre instalações portuárias, preservando o interesse público e sua natureza jurídica de atividade econômica regulada, bem como atuar no controle do abuso de poder econômico.” (NR)

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da ANTAQ serão compostas, respectivamente, por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....” (NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....
III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

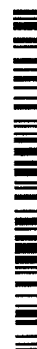
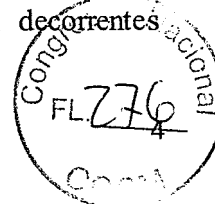
.....
V – instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82.

.....
XVIII -

XIX –; e

XX – projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes





de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....” (NR)

“Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º.....

§ 1º A exploração indireta do porto organizado ocorrerá mediante concessão de serviço público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias ocorrerá mediante:

a) arrendamento de bem público, para instalações localizadas dentro do porto organizado;

b) autorização, para instalações localizadas fora da área do porto organizado, nos termos desta Lei.

.....

§ 4º As instalações portuárias devem ser operadas como atividade econômica, em regime de livre concorrência, cabendo-lhe determinar seus próprios preços, sem prejuízo de informá-los à ANTAQ na hipótese de apuração de infração à ordem econômica.” (NR)

“Art. 3º.....

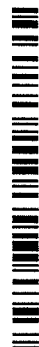
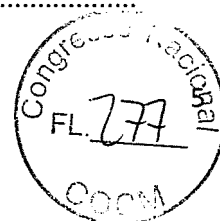
.....

II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e da liberdade dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....

V – estímulo à concorrência, mediante a livre competição por preços entre instalações portuárias, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.” (NR)

“Art. 17.



SF/19741.62864-05

Página: 5/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



§ 1º

V – fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;

.....” (NR)

“Art. 19.

§ 1º

§ 2º A administração do porto assegurará o acesso livre, sem ônus, de pessoas e coisas aos imóveis, bem como às praias contíguas à área do porto organizado, nos casos em que o acesso ocorra por única via, ou caminho, inserido na poligonal do porto organizado, respeitadas as normas de segurança.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º

II -

III -; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

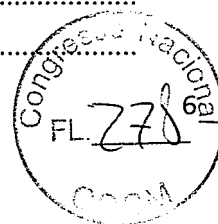
“Art. 2º

IV –

V –; e

VI – 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.” (NR)

“Art. 4º



SF/19741.62864-05

Página: 6/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



II –;

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)

“ Art. 5º Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)

“Art. 7º

VI – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI – editar o seu regimento interno.

§ 1º

I – o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República;

III – o Ministro de Estado da Economia;

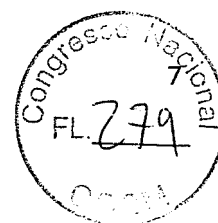
IV – o Ministro de Estado da Infraestrutura;



SF/19741.62864-05

Página: 7/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e





-
IX -;
X -; e
XI - o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional.
.....

§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

§ 5º O Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República atuará como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)

“Art. 8º O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Casa Civil da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.” (NR)

“Art. 8º-A Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I – coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II – fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III – acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

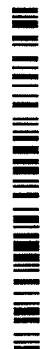
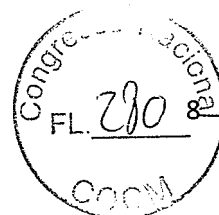
IV – apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V – avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI – buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII – propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII – apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;



SF/19741.62864-05

Página: 8/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



IX – divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

X – acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI – articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII – promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII – promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV – promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XV – celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI – exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII – coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.”

“Art. 8º-B Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I – dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II – assessorar o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III – exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV – editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições;

V – atuar como Secretário-Executivo do CPPI.”



SF/19741.62864-05

Página: 9/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



“Art. 9º-A A SPPI manterá mecanismos de diálogo com as confederações nacionais patronais setoriais, comissões temáticas e frentes parlamentares do Congresso Nacional do setor de infraestrutura, que poderão contribuir com estudos, pesquisas, e análises temáticas para subsídio à tomada de decisões de caráter estratégico para a agenda de infraestrutura do País.”

“Art. 12.

IV – receber sugestões de projetos.” (NR)

“Art. 13-A. Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato a consulta ou audiência pública.

Parágrafo único. Caberá ao CPPI definir o local da audiência pública a que se refere o *caput*.”

“CAPÍTULO V DA CONSTITUIÇÃO DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS E DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 14. O BNDES está autorizado a constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.

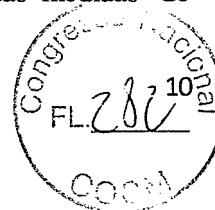
§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.

.....

§ 6º

.....

II – as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o *caput*;



SF/19741.62864-05

Página: 10/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



.....
IV – os rendimentos de aplicações financeiras; e
.....

§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....
§ 10. As receitas auferidas pelo FAEP estão sujeitas ao tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014.” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá 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.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o *caput* poderá incluir parcela fixa, parcela variável, ou a combinação de ambas, inclusive nos casos em que o BNDES atue como gestor do Fundo Nacional de Desestatização, de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 2º O BNDES será ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros.

§ 3º Em licitações destinadas a concretizar contratos de parceria ou medidas de desestatização estruturadas pelo BNDES, mediante a contratação prevista no *caput*, as obrigações de pagamento ao Banco da remuneração e do ressarcimento dos gastos de que tratam os §§ 1º e 2º poderão ser transferidas ao vencedor do certame.

§ 4º O BNDES poderá dispensar a cobrança de remuneração e o ressarcimento dos gastos de que tratam os §§ 1º e 2º, desde que a dispensa esteja prevista no ato de contratação do Banco, devendo, ainda, ser explicitada no edital da licitação.

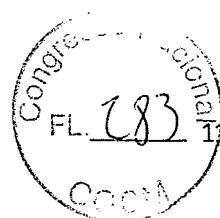
§ 5º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)



SF/19741.62864-05

Página: 11/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e





“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do *caput* do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos, medidas de desestatização ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos §§ 2º a 12, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

§ 2º O processo de colação será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalentes ou superiores ao objeto a ser contratado.

§ 3º O envio das consultas de que trata o § 2º será divulgado no sítio eletrônico oficial do BNDES, podendo, a seu critério, ser divulgado o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º Para o envio das consultas o BNDES poderá utilizar, no todo ou em parte, cadastro próprio ou rankings externos consagrados no respectivo segmento de atuação.

§ 5º Desde que não represente riscos qualitativos, operacionais ou financeiros para a contratação e execução do objeto, deverá haver alternância e pluralidade na escolha dos destinatários das consultas, considerando a realidade de cada setor.

§ 6º Caso não sejam recebidas pelo menos três propostas na fase de consulta, será aberto prazo de no mínimo cinco dias úteis para recebimento de propostas adicionais.

§ 7º Findo o prazo de que trata o § 6º será dado prosseguimento ao processo de colação, independentemente da apresentação de novas propostas.

§ 8º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

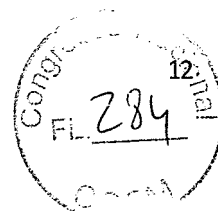
I – a consulta deverá conter a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas, bem como a descrição referencial do objeto, dos parâmetros de aceitação e de julgamento das propostas, das sanções pelo inadimplemento, das cláusulas do contrato, devendo esses elementos estar definidos no momento da solicitação de propostas finais, conforme o inciso IV;



SF/19741.62864-05

Página: 12/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e





II – a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitida a inclusão ou exclusão de consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

III – o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;

IV – ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II;

V – a definição da proposta vencedora será feita de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que, caso sejam alterados conforme autoriza o inciso III, serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata aquele inciso;

VI – contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados, caberá recurso, com efeito suspensivo, em três dias úteis contados da intimação da decisão, concedendo-se aos demais igual prazo para contrarrazões.

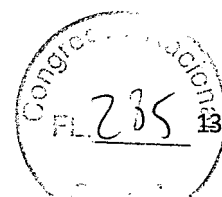
§ 9º O BNDES deverá fundamentar a inclusão ou exclusão de consultados de que trata o inciso II do § 5º.

§ 10. O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.

§ 11. O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

§ 12. O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no *caput* do art. 37 da Constituição Federal.” (NR)

“Art. 16-A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:



SF/19741.62864-05

Página: 13/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



I – consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou

II – profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.

Parágrafo único. O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:

I – o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e

II – os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pela entidade promotora da colação, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.”

Art. 5º A Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 1º** Fica a União autorizada a participar de fundo que tenha por finalidade exclusiva 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, em regime isolado ou consorciado, até o limite de R\$ 360.000.000,00 (trezentos e sessenta milhões de reais).

.....” (NR)

Art. 6º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I – da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

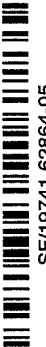
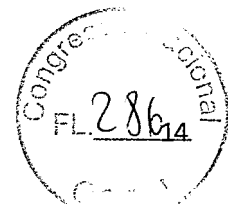
a) os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do *caput* do art. 10;

b) o inciso XII do *caput* do art. 12;

c) as alíneas *a* e *b* do inciso I do art. 289;

II – da Lei nº 13.334, de 30 de junho de 2016:

a) a alínea *b* do inciso V do *caput* do art. 7º;



SF/19741.62864-05

Página: 14/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



- b) o inciso VII-A do § 1º do art. 7º;
- c) os incisos I, IV e VI do *caput* do art. 8º;
- d) o inciso V do *caput* do art. 12;
- e) o art. 19;
- f) o art. 20;

III – o art. 21 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 7º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.

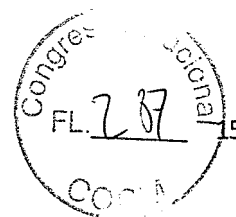
Art. 8º O regulamento definirá a duração dos mandatos dos primeiros ocupantes das duas novas diretorias da Antaq, resultantes da modificação do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de forma a preservar a não-coincidência de mandatos prevista no art. 54 da referida Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19741.62864-05

Página: 15/15 08/08/2019 16:07:20

f3d84b24cfbe30e335276ec0bf6e0cd9458e452e



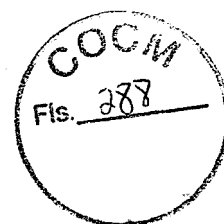
CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 882/2019

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 882, de 2019, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Senador Wellington Fagundes, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui presença dos requisitos constitucionais de relevância e urgência, bem como pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 882, de 2019, e, no mérito, pela sua aprovação, com o acolhimento das Emendas nºs 2, 5, 7, 14, 16 e 22, a rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4, 6, 8, 9 a 11, 13, 15, 17 a 21, 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 36 a 39, 41, 42, 44 a 49, e a prejudicialidade das Emendas nºs 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado.

Brasília, 8 de agosto de 2019.

Deputado ISNALDO BULHÕES JR.
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 19, DE 2019

(Proveniente da Medida Provisória nº 882, de 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tratar da composição do Conselho Nacional de Trânsito; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para alterar as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para transferir competências da extinta Secretaria Especial de Portos; a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para reformular o Programa de Parcerias de Investimentos; e a Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, para ampliar o limite de participação da União no fundo de que trata o art. 1º da referida lei; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran terá sede no Distrito Federal.

.....
§ 4º O Contran será composto pelos seguintes Ministros de Estado:

- I – da Infraestrutura, que o presidirá;
- II – da Justiça e Segurança Pública;
- III – da Defesa;
- IV – das Relações Exteriores;
- V – da Economia;
- VI – da Educação;
- VII – da Saúde;
- VIII – da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações;
- IX – do Meio Ambiente; e



X – da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, por oficial-general.

§ 6º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União a que se refere o art. 9º atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 7º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.

§ 8º Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

“Art. 12.

.....

§ 1º Antes de entrar em vigor, as normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública pelo período mínimo de dez dias, contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão disponíveis para exame e apreciação por cidadãos e instituições da sociedade pelo prazo mínimo de dois anos, contados a partir do fim da consulta pública.” (NR)

“Art. 257.

.....

§ 8º Após o prazo previsto no § 7º, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.

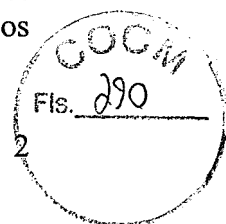
.....” (NR)

“Art. 289.

I – em se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....

Parágrafo único. No caso do inciso I do *caput*, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.” (NR)



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

“Art. 20.

.....

II –

.....

c) garantir a liberdade de preços e a concorrência entre instalações portuárias, preservando o interesse público e sua natureza jurídica de atividade econômica regulada, bem como atuar no controle do abuso de poder econômico.” (NR)

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da ANTAQ serão compostas, respectivamente, por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....” (NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

.....

V – instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82.

.....

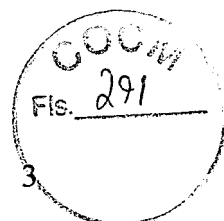
XVIII -;

XIX –; e

XX – projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....” (NR)

“Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH.” (NR)



Art. 3º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º.....

§ 1º A exploração indireta do porto organizado ocorrerá mediante concessão de serviço público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias ocorrerá mediante:

a) arrendamento de bem público, para instalações localizadas dentro do porto organizado;

b) autorização, para instalações localizadas fora da área do porto organizado, nos termos desta Lei.

.....
§ 4º As instalações portuárias devem ser operadas como atividade econômica, em regime de livre concorrência, cabendo-lhe determinar seus próprios preços, sem prejuízo de informá-los à ANTAQ na hipótese de apuração de infração à ordem econômica.”
(NR)

“Art. 3º.....

.....
II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e da liberdade dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....
V – estímulo à concorrência, mediante a livre competição por preços entre instalações portuárias, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.” (NR)

“Art. 17.

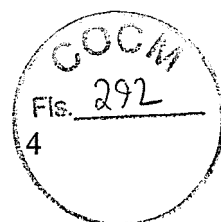
§ 1º

.....
V – fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;

.....” (NR)

“Art. 19.

§ 1º



§ 2º A administração do porto assegurará o acesso livre, sem ônus, de pessoas e coisas aos imóveis, bem como às praias contíguas à área do porto organizado, nos casos em que o acesso ocorra por única via, ou caminho, inserido na poligonal do porto organizado, respeitadas as normas de segurança.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º**

§ 1º

II -

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

“**Art. 2º**

IV –

V –; e

VI – 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.” (NR)

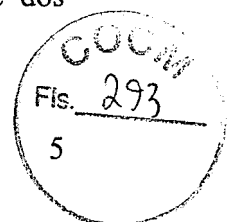
“**Art. 4º**

II –

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)

“ **Art. 5º** Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)



“Art. 7º

VI – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI – editar o seu regimento interno.

§ 1º

I – o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República;

III – o Ministro de Estado da Economia;

IV – o Ministro de Estado da Infraestrutura;

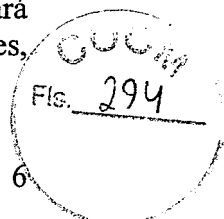
IX -;

X –; e

XI - o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional.

§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

§ 5º O Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República atuará como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)



“Art. 8º O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Casa Civil da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.”
(NR)

“Art. 8º-A Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I – coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II – fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III – acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

IV – apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V – avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI – buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII – propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII – apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;

IX – divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

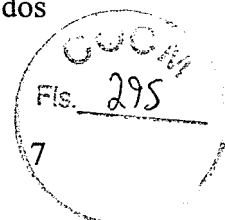
X – acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI – articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII – promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII – promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV – promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;



XV – celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI – exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII – coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.”

“**Art. 8º-B** Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I – dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II – assessorar o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III – exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV – editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições;

V – atuar como Secretário-Executivo do CPPI.”

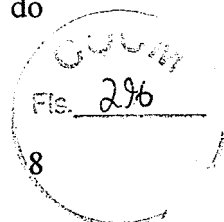
“**Art. 9º-A** A SPPI manterá mecanismos de diálogo com as confederações nacionais patronais setoriais, comissões temáticas e frentes parlamentares do Congresso Nacional do setor de infraestrutura, que poderão contribuir com estudos, pesquisas, e análises temáticas para subsídio à tomada de decisões de caráter estratégico para a agenda de infraestrutura do País.”

“**Art. 12.**

.....

IV – receber sugestões de projetos.” (NR)

“**Art. 13-A.** Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato a consulta ou audiência pública.



Parágrafo único. Caberá ao CPPI definir o local da audiência pública a que se refere o *caput*.”

**“CAPÍTULO V
DA CONSTITUIÇÃO DO FUNDO DE APOIO À
ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS E DA
CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO
NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO E SOCIAL**

Art. 14. O BNDES está autorizado a constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.

§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.

.....
§ 6º

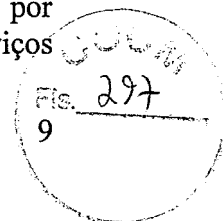
.....
II – as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o *caput*;

.....
IV – os rendimentos de aplicações financeiras; e

.....
§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....
§ 10. As receitas auferidas pelo FAEP estão sujeitas ao tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014.” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá 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.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o *caput* poderá incluir parcela fixa, parcela variável, ou a combinação de ambas, inclusive nos casos em que o BNDES atue como gestor do Fundo Nacional de Desestatização, de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 2º O BNDES será ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros.

§ 3º Em licitações destinadas a concretizar contratos de parceria ou medidas de desestatização estruturadas pelo BNDES, mediante a contratação prevista no *caput*, as obrigações de pagamento ao Banco da remuneração e do ressarcimento dos gastos de que tratam os §§ 1º e 2º poderão ser transferidas ao vencedor do certame.

§ 4º O BNDES poderá dispensar a cobrança de remuneração e o ressarcimento dos gastos de que tratam os §§ 1º e 2º, desde que a dispensa esteja prevista no ato de contratação do Banco, devendo, ainda, ser explicitada no edital da licitação.

§ 5º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)

“**Art. 16.** Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do *caput* do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos, medidas de desestatização ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos §§ 2º a 12, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

§ 2º O processo de colação será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas qualidades e atuação anterior em porte

e complexidade equivalentes ou superiores ao objeto a ser contratado.

§ 3º O envio das consultas de que trata o § 2º será divulgado no sítio eletrônico oficial do BNDES, podendo, a seu critério, ser divulgado o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º Para o envio das consultas o BNDES poderá utilizar, no todo ou em parte, cadastro próprio ou rankings externos consagrados no respectivo segmento de atuação.

§ 5º Desde que não represente riscos qualitativos, operacionais ou financeiros para a contratação e execução do objeto, deverá haver alternância e pluralidade na escolha dos destinatários das consultas, considerando a realidade de cada setor.

§ 6º Caso não sejam recebidas pelo menos três propostas na fase de consulta, será aberto prazo de no mínimo cinco dias úteis para recebimento de propostas adicionais.

§ 7º Findo o prazo de que trata o § 6º será dado prosseguimento ao processo de colação, independentemente da apresentação de novas propostas.

§ 8º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

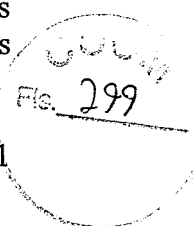
I – a consulta deverá conter a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas, bem como a descrição referencial do objeto, dos parâmetros de aceitação e de julgamento das propostas, das sanções pelo inadimplemento, das cláusulas do contrato, devendo esses elementos estar definidos no momento da solicitação de propostas finais, conforme o inciso IV;

II – a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitida a inclusão ou exclusão de consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

III – o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;

IV – ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II;

V – a definição da proposta vencedora será feita de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que, caso sejam alterados conforme autoriza o inciso III, serão divulgados a todos os licitantes



no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata aquele inciso;

VI – contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados, caberá recurso, com efeito suspensivo, em três dias úteis contados da intimação da decisão, concedendo-se aos demais igual prazo para contrarrazões.

§ 9º O BNDES deverá fundamentar a inclusão ou exclusão de consultados de que trata o inciso II do § 5º.

§ 10. O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.

§ 11. O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

§ 12. O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no *caput* do art. 37 da Constituição Federal.” (NR)

“**Art. 16-A.** Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:

I – consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou

II – profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.

Parágrafo único. O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:

I – o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e

II – os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pela entidade promotora da colação, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.”

Art. 5º A Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:



“Art. 1º Fica a União autorizada a participar de fundo que tenha por finalidade exclusiva 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, em regime isolado ou consorciado, até o limite de R\$ 360.000.000,00 (trezentos e sessenta milhões de reais).

.....” (NR)

Art. 6º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I – da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

a) os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do *caput* do art. 10;

b) o inciso XII do *caput* do art. 12;

c) as alíneas *a* e *b* do inciso I do art. 289;

II – da Lei nº 13.334, de 30 de junho de 2016:

a) a alínea *b* do inciso V do *caput* do art. 7º;

b) o inciso VII-A do § 1º do art. 7º;

c) os incisos I, IV e VI do *caput* do art. 8º;

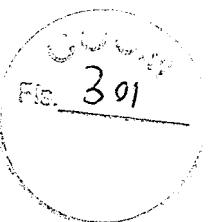
d) o inciso V do *caput* do art. 12;

e) o art. 19;

f) o art. 20;

III – o art. 21 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 7º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.



Art. 8º O regulamento definirá a duração dos mandatos dos primeiros ocupantes das duas novas diretorias da Antaq, resultantes da modificação do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de forma a preservar a não-coincidência de mandatos prevista no art. 54 da referida Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 8 de agosto de 2019.


Deputado ISNALDO BULHÕES JR.
Presidente da Comissão Mista

