

COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/16

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016

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

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Sérgio Souza

I - RELATÓRIO

Nos termos do art. 62 da Constituição da República, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Michel Temer, submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, que “Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a rellicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências”.

Do conteúdo.

A Medida Provisória nº 752 foi editada em 24 de novembro 2016 e é composta de vinte e seis artigos. Descreve-se, a seguir, o conteúdo desses dispositivos.

Escopo da Medida Provisória (Arts. 1º e 2º)

Estabelece diretrizes para a prorrogação e a relicitação dos contratos nos empreendimentos especificamente qualificados para este fim no PPI nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário do governo federal.

Compromisso de Melhores Práticas Regulatórias (Art. 3º)

O Ministério setorial ou as agências reguladoras adotarão nos contratos prorrogados ou relicitados as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

Definições de Prorrogações e Relicitação (Art. 4º)

Prorrogações e Relicitação	Definição Legal
I - prorrogação contratual	É a prorrogação normal já prevista contratualmente. Isto implica que só geram efeitos após o término do prazo original do contrato. Por exemplo, a possibilidade de novos investimentos só poderá ocorrer após o término do contrato.
II - prorrogação antecipada	É uma nova regra criada por esta lei em que os efeitos serão gerados antes do término do prazo original do contrato. O poder concedente incluirá novos investimentos antes do término do prazo original.
III - relicitação	Procedimento que compreende a extinção amigável dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

Regras de Prorrogação

Questões	Resposta
Quem poderá provocar prorrogação contratual?	Concessionário ou poder concedente (art. 5º § 1º)
Qual a antecedência mínima para o concessionário solicitar prorrogação contratual?	24 meses, salvo disposição contratual em contrário (Art. 5º § 2º)
Quantas vezes pode ser prorrogado o contrato?	Os contratos de parceria poderão ser prorrogados uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato. (art. 5º § 3º)
Quando poderá se requerer a prorrogação antecipada?	Nos contratos cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre 50% e 90% do prazo originalmente estipulado. (Art. 6º § 1º)
Quais as condições de execução de investimentos para se	Execução de, no mínimo, 80% das obras obrigatórias exigíveis, desconsideradas

Questões	Resposta
requerer a prorrogação antecipada no caso das concessões rodoviárias?	hipóteses de inadimplemento no qual o contratado não tenha dado causa. (Art. 6º § 2º I)
Quais as condições de execução de investimentos para se requerer a prorrogação antecipada no caso das concessões ferroviárias?	Cumprimento das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 anos dentro do intervalo de 5 anos ou Cumprimento das metas de segurança nos últimos cinco anos.

Termo aditivo das prorrogações dos contratos de parceria (Art. 7º)

O termo aditivo das prorrogações conterá cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporará mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

Necessidade de Estudo Técnico que justifique a vantagem das prorrogações em relação à rellicitação (Art.8º)

O órgão competente apresentará estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

Deverão constar deste estudo técnico: I - o programa dos novos investimentos; II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais; III - as estimativas de demanda; IV - a modelagem econômico-financeira; V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos; VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações e VIII - avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

Soluções para o Setor Ferroviário (art. 9º)

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

Diretrizes para a Prorrogação dos Contratos no Setor Ferroviário (Art. 10)

As prorrogações no setor ferroviário serão orientadas:

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

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos.

A cada ano de prorrogação deverão ser fixados os níveis de capacidade de transporte, cabendo ao órgão ou entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

Os planos de investimentos poderão ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade nos termos do contrato com a devida anuência do órgão competente, podendo haver intervenções obrigatórias pelo contratado.

Com as prorrogações dos contratos de parceria, extinguem-se os contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original. As obrigações pagas e a pagar serão consideradas na equação econômico-financeira das prorrogações, e os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento serão transferidos ao contratado, integrando o contrato de parceria.

Reversibilidade (§ 7º, Art. 10)

Define-se que haverá reversibilidade dos bens necessários à execução do contrato à União, considerando-se amortizados todos os investimentos realizados. Neste caso, ainda que não amortizados na prática, não cabem indenizações quando da reversibilidade.

Consulta Pública (art. 11)

As prorrogações contratual e antecipada serão submetidas à consulta pública pelo órgão competente.

Tribunal de Contas da União (art. 12)

O termo aditivo de prorrogação contratual deverá ser encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

Objeto da Relicitação (art. 13)

Contratos no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

A relíctação ocorrerá por meio de acordo entre as partes, cabendo ao órgão competente avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relíctação do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.

Com a relíctação ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado (§ 3º art. 14). Também não se aplicam os regimes de recuperação judicial e extrajudicial (§ 4º art. 14).

Elementos a serem Apresentados pelo Contratado para Relíctação (Art. 14)

Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relíctação ficará condicionada à apresentação, pelo contratado, das justificativas e dos elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relíctação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas e das informações necessárias à realização do processo de relíctação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato.

Suspensão das Obrigações de Investimento e Garantia de Condições Mínimas do Serviço na Relíctação (Art. 15 II)

Haverá suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo.

As condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria devem estar, no entanto, garantidas.

Arbitragem (Art. 15 III e art. 25)

Em questões que envolvam o cálculo das indenizações pelo órgão competente, será firmado compromisso arbitral entre as partes que preveja a submissão à arbitragem, ou a outro mecanismo privado de resolução de conflitos admitido na legislação aplicável (art. 15 III).

Em realidade, todas as controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias. Estes direitos patrimoniais disponíveis compreendem I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Medida Provisória (§ 5º art. 25).

Pagamento das Indenizações na Relicitação (Art. 15 § 1º I e II e § 2º art. 16)

As indenizações por investimentos em ativos reversíveis não amortizados poderão ser pagas pelo novo contratado, abatidas as multas e outros valores de natureza não tributária devidos ao órgão competentes, incluindo valor da outorga. Este pagamento pode ser feito diretamente aos financiadores do contratado original.

A metodologia para calcular as indenizações será disciplinada em ato normativo do órgão competente.

Restrições de Participação no Novo Certame (Art. 15 § 4º)

Não poderão participar do certame licitatório o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico - SPE responsável pela execução do contrato de parceria e os acionistas da SPE com, no mínimo, vinte por cento do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de rellicitação.

Tais vedações também alcançam a participação das entidades mencionadas I - em consórcios constituídos para participar da rellicitação; II - no capital social de empresa participante da rellicitação; e III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento rellicitado.

Estudo Técnico da Relicitação (art. 16)

Os estudos necessários à rellicitação pelo órgão competente incluirão, dentre outros: I - o cronograma de investimentos previstos; II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais; III - as estimativas de demanda; IV - a modelagem econômico-financeira; V - as diretrizes ambientais; VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; e VII - o levantamento de indenizações por bens reversíveis não amortizados.

Os financiadores do contratado poderão ser consultados sobre os estudos técnicos (§ 3º).

Dívidas do Contratado Anterior (§ 4º Art. 16)

A futura SPE poderá assumir as dívidas do contratado anterior quando isso for vantajoso para o Poder Público e viável para os financiadores.

Consulta Pública para os Estudos para Relicitação e encaminhamento ao TCU (Arts. 17 e 18)

O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos à consulta pública, devendo depois ser encaminhados ao TCU.

Hipótese de Não Acudirem Interessados na Relicitação (art. 19)

Na hipótese de não acudirem interessados para o processo licitatório da relicitação, o contratado deverá dar continuidade à prestação do serviço público até a realização de nova sessão para recebimento de propostas.

Persistindo este desinteresse ou não concluído o processo de relicitação em 24 meses, o órgão competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes.

Pagamento de Indenização Diretamente à Infraero (art. 21)

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

Manutenção de Procedimentos de Reequilíbrio Econômico e Financeiro e Inclusão de Investimentos Não Previstos para Contratos Não Alcançados pela Medida Provisória (Art. 22)

É esclarecido que esta Medida Provisória não obsta nem altera a condução, pelo órgão competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, extensão de prazo contratual (§ 2º art. 22) e inclusão de investimentos não previstos (§ 1º art. 22) instaurados em contratos não alcançados por esta nova legislação.

Casos em que já há estudo ou licitação em andamento (art. 23)

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

Compensação de Haveres e Deveres com Concessionários em ferrovias (art. 24)

A União e os entes da administração pública federal indireta ficam autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e

subconcessionários dos serviços públicos de transporte ferroviário, oriundos inclusive de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos.

Os valores apurados poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

Excluem-se da compensação os valores relativos a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.

Da Justificação

De acordo com a Exposição de Motivos (EM), os objetivos essenciais da MP são possibilitar novos e imediatos investimentos no setor de infraestrutura de transportes (rodovias, ferrovias e aeroportos) e sanear contratos de concessão vigentes cuja continuidade da execução soa inviável.

Para tanto, dois institutos são propostos: (i) a prorrogação das parcerias (inclusive na forma antecipada), mediante a assunção, pelo concessionário, do compromisso de realizar investimentos não previstos no ajuste original, incorporando-se ao contrato, ao mesmo tempo, novas cláusulas de desempenho e metas objetivas; (ii) a rellicitação dos contratos de parcerias que não estejam sendo devidamente cumpridos ou cujos contratados demonstrem ausência de capacidade de os cumprir.

Julga o governo, segundo a EM, que os novos investimentos devidos à utilização desses institutos poderão reaquecer rapidamente o setor de infraestrutura logística. Afirma-se ainda, no que respeita às prorrogações, que o fato de as concessões já terem experimentado um primeiro ciclo de desenvolvimento facilitará a análise necessária para a liberação de novos financiamentos, os quais, muito provavelmente, redundarão em um custo de capital inferior ao das concessões vigentes.

Na EM, explica-se que o instrumento legal que se propõe é necessário, entre outras razões, para garantir segurança jurídica em operações de prorrogação contratual, que embora possam estar previstas em contratos já firmados, não são tidas por alguns órgãos públicos como alternativa razoável à realização de novas licitações.

No curso da EM (itens 6,7,8 e 9), são descritos certos comandos presentes em dispositivos da MP, relacionados às prorrogações. Em sequência, explica-se que a decisão de submeter os termos das prorrogações a consulta pública e ao TCU visa a aumentar a governança e a transparência do processo.

No que tange à rellicitação, argumenta-se na EM que ela pode evitar o processo de caducidade, que se considera moroso, sujeito a longas disputas judiciais, e danoso aos usuários, penalizados pela má prestação do serviço no período. Chama-se a atenção para a possibilidade

de o novo concessionário assumir compromissos financeiros do Poder Concedente junto ao antigo concessionário, assim como de assumir dívidas deste último, se tal se mostrar viável.

A EM cuida, em seguida, da proposta de introdução da arbitragem, forma de solução de controvérsias que, de acordo com o governo, é mais célere do que o recurso às instâncias judiciais. Passa a discorrer, então, acerca dos dispositivos que tratam da amortização de investimentos.

Por fim, é esclarecido na EM que a possibilidade de os termos de concessão aeroportuária preverem o pagamento de indenização à Infraero, diretamente pelo privado, decorre da necessidade de manter o equilíbrio financeiro da empresa pública, comprometido em virtude da perda de receitas antes advindas de aeroportos outorgados.

Das emendas

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, noventa emendas à Medida Provisória nº 752, de 2016, cujo resumo se encontra no quadro a seguir.

Nº	Autor	Descrição
1	Senador JOSÉ PIMENTEL	Institui a Análise de Impacto Regulatório – AIR como requisito para a legitimação dos atos normativos de maior impacto regulatório, não somente em agências reguladoras, mas em todos os setores com capacidades regulatórias. Segundo a emenda, a AIR conterá, obrigatoriamente, informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo ou decisão de repercussão geral, devendo contemplar, sempre que aplicável, análise multicritério dos respectivos impactos, tanto no que se refere a custos quanto a benefícios.
2	Senador JOSÉ PIMENTEL	Vincula a prorrogação de contratos à demonstração de interesse público e a prazo máximo de cinco anos.
3	Deputado DIEGO ANDRADE	Reduz, de R\$1.800,00 para R\$ 250,00, a taxa de fiscalização paga à ANTT por empresa de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, por ano e por ônibus registrado.
4	Senador JOSÉ PIMENTEL	Determina que o poder de outorga se dê em consonância com o Plano de Outorgas, as políticas do setor e as diretrizes para os processos licitatórios aprovadas pelo respectivo Conselho de políticas setorial, pelo Poder Executivo ou pelo Congresso Nacional, conforme o caso.
5	Senador JOSÉ PIMENTEL	Determina que ao mérito da causa submetida à arbitragem se apliquem exclusivamente as normas do ordenamento jurídico brasileiro e os regulamentos específicos do setor, excluída a equidade.

Nº	Autor	Descrição
6	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Reduz, de 24 para 12 meses, o prazo de prorrogação de contrato vencido, caso o novo processo licitatório não esteja finalizado no tempo previsto.
7	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Veda contratados que não tenham cumprido adequadamente o contrato, dando causa a rellicitação, de concorrer, por cinco anos, em novas licitações de objeto similar.
8	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que os estudos utilizados para justificar a rellicitação contenham linguagem clara e acessível.
9	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que o edital e o contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária, antes administrada pela Infraero, sejam amplamente divulgados, inclusive por meio da imprensa oficial e da internet.
10	Deputado TENENTE LÚCIO	Determina que o Poder Executivo defina diretrizes para a aplicação do conceito de fluxo de caixa marginal, para fins de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos com prorrogação antecipada e relicitados.
11	Deputado MILTON MONTI	Autoriza a Administração Pública Federal a realizar investimentos, obras e intervenções em locais que estão sob concessão, cabendo às agências realizar a equalização e adequação do contrato de concessão e das respectivas tarifas.
12	Deputado JOÃO DERLY	Modifica o Bolsa-Atleta, programa de patrocínio individual desportivo que financia a preparação de atletas brasileiros de alto rendimento, com destinação prioritária a modalidades olímpicas e paralímpicas.
13	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Altera a Lei 6.404 de 15 de dezembro de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações, para tratar da responsabilização dos que fazem avaliação de empresas ou de ativos patrimoniais.
14	Deputado FÁBIO GARCIA	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivo que permite, na licitação de uma concessão que será extinta, o pagamento direto, pelo novo titular ao antigo concessionário, do valor correspondente aos investimentos a bens reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados.
15	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Prevê que, antes de rellicitações, solicitações de ajuste de equilíbrio econômico-financeiro sejam analisadas e decididas.
16	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que o TCU se imponha prazo para manifestação acerca de termo aditivo de prorrogação contratual.

Nº	Autor	Descrição
17	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a rellicitação, suspendem-se todos os processos administrativos e judiciais em curso contra o empreendedor.
18	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a rellicitação, suspendem-se todas as obrigações de investimento vincendas.
19	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de rellicitação, exclui a restrição a que acionistas da SPE que deixa a concessão participem do novo certame.
20	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de rellicitação, determina que o cálculo do valor da indenização eventualmente devida ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados, considerará os valores atualizados dos ativos intangíveis ou financeiros da concessionária, gerados pelos serviços de construção, recuperação, reforma, melhoramento da infraestrutura, de acordo com os seus balanços e demonstrações financeiras, devidamente auditadas.
21	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Dispõe que as medidas da MP não alcançam os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, ocorrido em consequência da inclusão de investimentos não previstos no contrato original.
22	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que as agências emitam, em até 120 dias, decisão administrativa definitiva acerca de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros apresentados ou a serem apresentados pelos concessionários. Estipula que nesse período sejam sobrepostas as medidas destinadas a instaurar ou dar seguimento a processos de caducidade, os processos administrativos sancionatórios e os processos para compensação pelo descumprimento de obrigações que exijam investimentos para o seu cumprimento
23	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Permite que controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria sejam submetidas a arbitragem, independentemente de decisão administrativa da autoridade competente.
24	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Permite que se autorize a exploração de projetos associados ou empreendimentos acessórios por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria, quando tal se demonstrar necessário à viabilidade econômica do objeto dos contratos acessórios.

Nº	Autor	Descrição
25	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Autoriza alterações contratuais nas concessões vigentes, com ênfase no setor aeroportuário, de sorte a viabilizar a realização de investimentos não previstos inicialmente nos contratos, estando assegurado o equilíbrio da equação econômico-financeira para as partes.
26	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Obriga a ANAC a reprogramar os valores das contribuições fixas ao sistema dos contratos de concessões aeroportuárias, para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais objeto dos Editais de Leilão n. 01/2011, 02/2011 e 01/2013, sem permitir a redução do valor global da referida contribuição.
27	Senador CIDINHO SANTOS	Inclui as concessões do setor elétrico no âmbito da MP, prevendo que o prazo de prorrogação não seja inferior a trinta anos.
28	Deputado HUGO LEAL	Determina que é condicionante para as prorrogações a concessão não ter sido alvo de decisão do TCU no sentido de paralisá-la ou de reter valores ali arrecadados. Nos setores rodoviário e ferroviário, estipula que são condicionantes, ainda, a prestação de serviço adequado, conforme previsto na Lei nº 8.987/95.
29	Deputado HUGO LEAL	Suprime o § 2º do art. 22 da MP, para impedir que prorrogações de contratos em vigor possam ser feitas sem atender aos requisitos impostos na MP, como a necessidade de apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento, de acordo com os critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.
30	Deputado HUGO LEAL	Especifica que o estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento deve se pautar pelos critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.
31	Deputado HUGO LEAL	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivos que obrigam o concessionário de rodovia a colaborar com as autoridades competentes na função pública de patrulhamento ostensivo das rodovias.
32	Deputado DOMINGOS SÁVIO	Determina que nas prorrogações ou rellicitações de obras ferroviárias sejam garantidos investimentos para eliminar pontos de cruzamento em centros urbanos, de forma a melhorar a segurança operacional e aumentar a eficiência nos corredores de transporte.

Nº	Autor	Descrição
33	Deputado NILSON LEITÃO	Estatui que os concessionários de serviços ferroviários poderão transferir a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios interessados, desde que haja anuênciia do Poder Concedente.
34	Deputado NILSON LEITÃO	Determina que os contratos de parceria do setor ferroviário definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga.
35	Deputado NILSON LEITÃO	Esclarece as formas possíveis de financiamento aos investimentos a serem pactuados entre o poder concedente e os concessionários por ocasião dos aditivos de antecipação da prorrogação do prazo contratual das concessões ferroviárias.
36	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos sejam necessariamente transferidos ao contratado e integrem o contrato de parceria. Dispõe, ainda, que os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, sejam revertidos à União, respeitando-se, todavia, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
37	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza a extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original no caso de concessionárias ferroviárias que não tenham encaminhado pedido de prorrogação contratual ou antecipada.
38	Deputado JÚLIO LOPES	Altera a Lei de Licitações, para prever a possibilidade de utilização do Seguro-Garantia, especialmente em contratos cujo valor ultrapasse R\$ 7.500.000,00.
39	Deputado JÚLIO LOPES	Determina a utilização do Seguro-Garantia em investimentos previstos nas rellicitações, correspondente a, no mínimo, 30% do valor total a ser investido.
40	Deputado JÚLIO LOPES	Prevê que a consulta pública relativa a uma prorrogação de contrato deverá garantir o sigilo de dados e informações na forma da legislação aplicável ou na hipótese em que a divulgação deles possa implicar prejuízo à ordem econômica, à livre concorrência ou em outras hipóteses justificadamente consideradas pelo órgão ou entidade competente.

Nº	Autor	Descrição
41	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que, para haver prorrogação antecipada de concessão ferroviária, o concessionário tem de ter cumprido metas de produção ou de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, ambas as metas deveriam ter sido alcançadas.
42	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza as concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de carga a realizarem o desfazimento dos bens móveis ferroviários inservíveis de propriedade do DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia que lhes foi concedida.
43	Deputado JÚLIO LOPES	Suprime o art. 20 da MP, que altera o art. 34-A da Lei 10.233/01, a fim de não mais prever a possibilidade de exploração de infraestrutura ferroviária sem a prestação de serviço de transporte ferroviário.
44	Deputado JÚLIO LOPES	Permite que os investimentos decorrentes de projetos que se encontrarem em execução à época da manifestação da parte interessada também possam ter bens e direitos a eles vinculados considerados na equação econômico-financeira da prorrogação contratual.
45	Deputado JÚLIO LOPES	Limita a garantia de acesso à infraestrutura ferroviária à existência de capacidade ociosa.
46	Deputado JÚLIO LOPES	Inclui os valores de multas inscritas em dívida ativa na compensação de haveres e deveres previstas na MP
47	Deputado JÚLIO LOPES	Estabelece como um dos critérios para a prorrogação antecipada de contrato de concessão ferroviária o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato por quatro anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, considera-se todos os cinco anos.
48	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso das relicitações, prevê que sejam preservados os contratos privados em vigor, firmados entre o atual contratado e as sociedades empresárias que utilizam áreas comerciais e de prestação de serviços nos espaços sob titularidade do concessionário.
49	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso de relicitações, prevê que o contratado apresente, também, todos os contratos em vigor de cessão de uso de área para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob sua titularidade.

Nº	Autor	Descrição
50	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relíctações realizadas em face do Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim – no Rio de Janeiro/RJ, será incluído como obrigação contratual a edificação e/ou reforma dos espaços destinados ao suporte logístico para táxis especiais e a implantação de cobertura no pátio de estacionamento.
51	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relíctações realizadas em face das unidades aeroportuárias concedidas, deverá ser nomeada a Autoridade Aeroportuária para cada aeroporto, à qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares.
52	Deputado OTÁVIO LEITE	Coloca, como condição para relíctação, a apresentação de plano diretor para utilização comercial e/ou industrial das áreas disponíveis inseridas no sítio aeroportuário, para fins de desenvolvimento de atividades econômicas, ficando as mesmas desde já afetadas para estas finalidades.
53	Senador IVO CASSOL	Acrescenta o setor elétrico no alcance da MP. Inclui novo dispositivo para tratar das diretrizes para as prorrogações de outorgas do setor elétrico.
54	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê no conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato "em quatro anos dentro do intervalo dos últimos cinco anos", contados da data da proposta de antecipação da prorrogação.

Nº	Autor	Descrição
55	Deputado SÉRGIO SOUZA	Promove alterações no art. 10 da MP, que trata das diretrizes para as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. No § 5º, retira, quanto à transferência ao contratado dos bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos, a necessidade de observância do § 7º, que trata da reversão de bens à União ao fim da vigência dos contratos prorrogados. Altera a redação do § 7º para prever que o concessionário terá liberdade de gestão sobre os bens imóveis sob sua responsabilidade com vistas a manter sua adequada conservação ou desativá-los caso não tenham mais serventia à operação ferroviária. No § 8º, prevê que ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, observado o disposto no art. 36 da Lei nº 8.987/1995. Por fim, inclui um § 9º com a redação original do § 8º da MP.
56	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê que a adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário, será não só quando couber, mas quando houver capacidade ociosa.
57	Deputado SÉRGIO SOUZA	Retira do conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário "o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato nos últimos cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação".
58	Deputada TEREZA CRISTINA	Prevê que a compensação que a União e os entes da Administração Federal Indireta podem fazer de haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários abrange multas e valores decorrentes de procedimentos em tramitação perante o poder concedente. Ademais, inclui, na referida compensação, os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União, desde que haja acordo entre as partes no processo judicial em curso.

Nº	Autor	Descrição
59	Deputada TEREZA CRISTINA	No caput do art. 22 da MP, acrescenta a previsão de que os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro futuros em contratos não alcançados por esta MP continuarão sendo conduzidos pelo órgão/entidade competente. No § 2º, acrescenta que cabe ao órgão/entidade competente, quando for o caso, realizar os reequilíbrios pelo período necessário para compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste.
60	Deputada TEREZA CRISTINA	Dispõe que o termo aditivo referente às prorrogações poderá prever o levantamento e o tratamento dos passivos existentes no contrato de concessão a ser prorrogado, estabelecendo prazo final para sua correção, cujo cumprimento pela concessionária encerrará os questionamentos administrativos e judiciais em relação a tais passivos.
61	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Alteração do caput do art. 12 da MP para constar que a "minuta" do termo aditivo deverá ser encaminhada "previamente para apreciação" do TCU.
62	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos. Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.
63	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Determina um percentual mínimo (20%) de capacidade de transporte para terceiros a ser disponibilizada nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário.

Nº	Autor	Descrição
64	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Promove alterações no art. 6º da MP, que trata da prorrogação antecipada. No § 1º, diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada. No § 2º, II, acrescenta alínea para incluir no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original. Inclui novo parágrafo no art. 6º da MP, para prever que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.
65	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos.
66	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.
67	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.
68	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Inclui no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original.
69	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.

Nº	Autor	Descrição
70	Deputada JOZI ARAÚJO	Altera o art. 176 da Lei nº 6.404/76, para prever que "a empresa constituída na forma de sociedade anônima de natureza pública ou privada fica obrigada a proceder anualmente o inventário patrimonial com sua devida avaliação e depreciação" e que "a empresa que fizer a auditoria financeira e contábil fica impedida de realizar o inventário patrimonial e sua avaliação, mesmo que de maneira consorciada".
71	Deputado WEVERTON ROCHA	Altera o art. 16 da Lei nº 12.587/2012, para prever que, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.
72	Deputado AFONSO FLORENCE	Prevê que os investimentos incluídos com a prorrogação antecipada serão estritamente vinculados ao objeto da parceria.
73	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que as prorrogações e relícticas da MP também se aplicam às demais concessões de transporte vigentes.
74	Deputado AFONSO FLORENCE	Retira a menção à observância do cronograma de investimentos no tocante às diretrizes ambientais que devem constar dos estudos técnicos, quando exigíveis.
75	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera a definição de "relíctica", para acrescentar que ela ocorrerá quando esgotadas todas as possibilidades de acordo para cumprimento das responsabilidades assumidas pelo concessionário no contrato de concessão.
76	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que a MP estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relíctica dos contratos de parceria atualmente em vigor.
77	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera o § 1º do art. 25 da Lei nº 8.987/95, para prever que a concessionária possa contratar com terceiros apenas o desenvolvimento de atividades acessórias ao serviço concedido.

Nº	Autor	Descrição
78	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Inclui novo parágrafo ao art. 25 da MP, para dispor que caberá à AGU, em conjunto com o órgão/entidade competente, o acompanhamento do procedimento arbitral ou do procedimento alternativo de solução de controvérsias, bem como a autorização de acordos e transações envolvendo os direitos patrimoniais disponíveis.
79	Deputado AFONSO FLORENCE	Determina medidas de transparência dos atos relativos às prorrogações e rellicitações.
80	Senador RICARDO FERRAÇO	<p>Inclui o seguinte parágrafo ao art. 9º da MP: "Quando o órgão ou a entidade competente considere de interesse público e com o objetivo de assegurar a utilidade estrutural do sistema ferroviário do país, os prestadores de serviço de transporte ferroviário que tiverem mais de uma concessão em vigor não poderão requerer a prorrogação do prazo contratual se as obrigações assumidas neste contrato de concessão ou em outro contrato não estiverem cumpridas regularmente, salvo se a inadimplência seja tratada na renovação do prazo contratual ou a concessão do trecho seja obrigatoriamente submetida ao processo de rellicitação."</p> <p>Altera a redação do inciso II do art. 15, para prever que, no termo aditivo da rellicitação, conste a indenização pelo contratado em favor do órgão/entidade competente pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento de obrigações vencidas no trecho requerido para a rellicitação.</p>
81	Senador PAULO BAUER	<p>Dispõe que a possibilidade de o órgão/entidade competente buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor fica condicionada à restrição do investimento ao âmbito da malha sob responsabilidade do próprio concessionário.</p> <p>Prevê que os valores da compensação sejam utilizados para o investimento, diretamente pelos concessionários, em malha objeto de sua outorga.</p>
82	Deputado EDINHO BEZ	Suprime do art. 20 da MP, que determina que a exclusividade quanto ao objeto das concessões outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ dê-se nos termos do edital e do contrato.
83	Senador PAULO ROCHA	Diminui para 80% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.
84	Senador PAULO ROCHA	Retira a expressão "quando couber" do inciso I do art. 10 da MP, de modo a sempre garantir a disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros.

Nº	Autor	Descrição
85	Senador PAULO ROCHA	Inclui novo inciso ao art. 4º da MP, para prever o conceito de "Investimento".
86	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui, no caput do art. 24 da MP, a possibilidade de compensação com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte rodoviário. Quanto ao setor ferroviário, retira do caput a expressa menção a haveres e deveres oriundos de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos. Quanto ao § 1º, passa a permitir a utilização dos valores do caput para novos investimentos em geral que sejam de interesse da administração pública. Quanto ao § 2º, passa a incluir na compensação do caput valores relacionados a multas e outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.
87	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui dispositivo nas "Disposições Finais" para prever que as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo contratado em contratos de parceria no setor rodoviário poderão ser convertidas em novos investimentos, sendo necessário, para tanto, a realização de um estudo técnico.
88	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Diminui para 25% a faixa inicial de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.
89	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Suprime o inciso II do § 4º do art. 15 da MP. Assim, os acionistas da Sociedade de Propósito Específico (SPE) titulares de, no mínimo, 20% do capital votante não ficam proibidos de participar da rellicitação.
90	Deputado HERÁCLITO FORTES	Prevê que conste, no termo aditivo da rellicitação, a suspensão das obrigações de pagamento das contribuições ao sistema vencidas e vincendas.

II - VOTO DO RELATOR

Da admissibilidade - requisitos de urgência e relevância e atendimento ao art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002- CN

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

Há um grande consenso que a retomada do crescimento econômico no Brasil passa obrigatoriamente pela recuperação dos investimentos em infraestrutura. Estache (2012)¹ em um estudo do Banco Mundial estima que os países da América Latina necessitam de uma proporção do investimento em infraestrutura como proporção do PIB entre 4 e 6% para a sustentação do crescimento econômico.

No entanto, como mostra Frischtak (2012)² e Inter B Consultoria (2016)³, a proporção do investimento em infraestrutura em relação ao PIB no Brasil tem ficado muito abaixo disso, tendo alcançado uma média de 2,14% entre 2001 e 2011, mantido-se no intervalo entre 2,21% e 2,3%, de 2012 a 2014 e caído para 2,10% já como reflexo da crise econômica vivida pelo país. A estimativa da Inter B. é de que este processo de queda do investimento se aprofundou bastante em 2016, devendo chegar a algo em torno de 1,71% do PIB.

A trajetória dos investimentos em infraestrutura de transporte, setor afetado pela Medida Provisória 752, de 2016, não apresenta também nenhum desempenho brilhante. Conforme a Inter B., o investimento médio em transporte entre 2001 e 2011 foi de 0,65%, apresentando incremento entre 2012 e 2014 para o intervalo entre 0,83% e 0,92%, mas caindo em 2015 para 0,8%. Os investimentos em transportes, apesar de permanecerem dominantes comparativamente a outros segmentos de infraestrutura como energia elétrica, telecomunicações e água e saneamento, foram os que tiveram a maior retração em 2015 comparado a 2014 (-9,2%). Apresentamos a seguir uma síntese dos investimentos nos três setores de transportes afetados pela Medida Provisória.

¹ Estache, A. Infrastructure Policy for Shared Growth Post-2008. In Canuto, O. e Leipziger,D. (eds.) Ascent After Decline: Regrowing global Economies After the Global Recession, World Bank, 2012.

² Frischtak,C. : “Infraestrutura e Desenvolvimento no Brasil”. Cap 11 de “Desenvolvimento Econômico: Uma Perspectiva Brasileira. Orgs: Veloso,F. Ferreira, P. C., Giambiagi, F. E Pessoa, S. Campus. Elsevier, 2013

³ . E Inter. B Consultoria Internacional de Negócios. Carta de Infraestrutura, Os investimentos em infraestrutura em 2015 e primeiras estimativas para 2016. Ano 3 nº 2.

Tabela I - Investimento em R\$ Bilhões e % do PIB: Rodovias, Ferrovias, Aeroportos e Total Transportes

Modal	Média 2007/13	2014	2015	Variação 2015/2014
Rodovia	18,2	26,2	18	-31,3%
% do PIB	0,46%	0,46%	0,3%	
Ferrovia	5,2	7,2	7,4	2,8%
% do PIB	0,13%	0,13%	0,13%	
Aeroporto	1,7	5,4	3,4	-37%
% do PIB	0,04	0,1	0,06	
Total Transportes	33,6	52,2	47,4	-9,2%
% do PIB	0,84%	0,92%	0,8%	

Fonte: Inter B Consultoria

Note-se que a maior variação negativa entre 2014 e 2015 foi no setor aeroviário, o que foi um misto da baixa capacidade de investimento da Infraero com o impacto da crise econômica sobre os concessionários após o grande esforço de 2014 relacionado à Copa do Mundo.

No caso das rodovias, a expressiva queda dos investimentos de 31,3% entre 2014 e 2015 foi afetada especialmente pelo comportamento do setor público, que neste último ano investiu 42% abaixo do ano anterior.

A Inter B. acreditava ao final de 2016 que os investimentos em infraestrutura atingiram o pior momento em 2016 com queda de 14,6% em relação a 2015, o que corresponde a menos 21% em valores reais. A tabela a seguir resume as projeções para 2016 dos setores afetados pela Medida Provisória 752, de 2016, conforme a Inter B.

Tabela II Projeções para 2016 por Setor de Infraestrutura em R\$ Bilhões

Modal	2015	% do PIB	2016	% do PIB	Variação 2016/2015
Rodovia	18	0,3%	15,1	0,24%	-16,1%
Ferrovia	7,4	0,13%	6,7	0,11%	-9,5%
Aeroportos	3,4	0,06	2,2	0,03	-35,3%
Total Transportes	123,7	2,1	105,6	1,71	-14,6%

Fonte: Inter B.

As quedas em 2016 ficam entre 9,5% para ferrovias e 35,3% para aeroportos, um expressivo decréscimo em relação às expectativas dos vários planos de investimentos que vinham sendo implementados pelo governo anterior.

A Medida Provisória 752/2016, com seu foco em revigorar de uma forma mais pragmática a relação com os parceiros privados, constitui um passo fundamental na evolução da postura do governo brasileiro quanto aos investimentos em infraestrutura.

Daí vale um pouco de história. O Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, foi uma tentativa inicial de o governo impulsionar os investimentos em infraestrutura, tendo por premissa que caberia ao Estado liderar esse processo por meio de uma rápida ampliação dos investimentos públicos. De fato, os investimentos federais dão um salto de 0,19% do PIB entre 2007 e 2010, porém voltam a se contrair em termos relativos nos anos seguintes. Já a participação das empresas privadas apresenta crescimento apoiado pela considerável ampliação do financiamento disponibilizado pelo BNDES (e, em menor escala, por outros bancos públicos). Em 2011, o novo governo faz uma inflexão relevante e, por motivos pragmáticos, lança o PAC 2, agora colocando a empresa privada no centro da execução dos investimentos, o que pode ser mais claramente observado no caso de transportes

Em 2012, o governo federal lança o primeiro Programa Integrado de Logística (o PIL), o qual, conforme a Inter B, “representou um esforço de impulsionar os gastos em infraestrutura de transportes no país em novas bases”. No entanto, conforme a mesma Inter B, acabou que “o primeiro PIL foi caracterizado pela soberba, a certeza de que o governo sabia o que estava fazendo e o setor privado que se adaptasse”. Isto se traduzia na tentativa de controle de taxas de retorno relativamente baixas, com severos prejuízos à estrutura de incentivos dos concessionários.

Em 2015, o fracasso da estratégia do governo em relação à infraestrutura estava mais do que evidente, levando o governo a reforçar o protagonismo do setor privado. Assim, o PIL 2 deste ano seria, conforme a Inter B, uma versão levemente mais robusta do que o PIL 1, com o governo finalmente abrindo mão da ideia de que os governos deveriam ditar as regras e regular taxas de retorno, esperando a adaptação imediata do setor privado. O governo, no entanto, ainda continuou errando muito, como ao usar as agências reguladoras para barganha política e ao não adotar uma visão integrada de logística, que articulasse os modais e garantisse maiores ganhos de eficiência.

A Lei 13.334, de 13 de setembro de 2016, por sua vez, finalmente consolida este processo evolutivo de conduzir a atuação pública de forma mais pragmática, sem a presunção de querer controlar as taxas de retorno dos concessionários, o que confere uma sinalização completamente nova para o investimento em infraestrutura.

A Medida Provisória 752/2016, por sua vez, seria a primeira tentativa de traduzir esta nova fase pragmática da política de investimentos em infraestrutura do governo em medidas mais concretas que permitem uma reestruturação relativamente rápida e bastante

significativa das concessões atuais, que têm padecido de problemas de desenho do contrato regulatório, efeitos da crise econômica e falta de incentivos para investir.

Mais do que isto, a Medida Provisória parte de uma premissa fundamental: não haverá validação de comportamentos oportunistas de licitantes que deram lances muito agressivos, contando com renegociação posterior. Relatório Recente do CARR (2017)⁴ aponta a relevância deste problema para as licitações das primeiras concessões de aeroportos: "As concessões de aeroportos foram dadas aos licitantes que ofereceram ao governo o maior valor de outorga, sendo que eles (os licitantes) deram lances em média de 6,7 vezes o menor valor esperado. Isto foi visto como uma medida de sucesso. Entretanto, também pode ser visto como licitantes fazendo lances deliberadamente elevados com o intuito de renegociar depois, o que, como já afirmado anteriormente, impacta negativamente natureza competitiva do processo".

A relevância desse novo posicionamento é enorme, pois sinaliza para o investidor, especialmente o estrangeiro, que o Brasil está comprometido com o cumprimento de regras e disposto a garantir o ambiente de confiança negocial indispensável para o sucesso da economia de mercado.

Os dois instrumentos fundamentais trazidos pela Medida Provisória 752/2016 são a prorrogação antecipada de alguns contratos e a possibilidade de devolução das concessões para uma nova rellicitação.

Conforme assinalado pelo governo federal nas audiências públicas, as prorrogações antecipadas são basicamente focadas nos contratos de ferrovia firmados na década de noventa. Tais contratos são, em geral, menos sofisticados do que os contratos de concessão firmados ultimamente. Em particular, para as ferrovias, não se previa na década de noventa um programa de investimentos combinado com o regulador, como os Programas de Exploração Rodoviária (PER) e de Exploração Aeroportuária (PEA), o que contribuiu para a relativa estagnação dos investimentos neste segmento.

A prorrogação antecipada teria, na verdade, dois impactos complementares sobre o investimento. Primeiro, em troca da antecipação da prorrogação, o concessionário se comprometeria com um programa de investimentos, no caso das ferrovias, inexistente à época da assinatura do contrato. Segundo, assegurando a manutenção dos direitos de propriedade sobre os ativos por mais tempo, o concessionário ganha a certeza de que irá poder se beneficiar ele próprio dos lucros esperados com tal investimento. A incerteza quanto à compensação ao final da concessão sempre gera uma tendência a que os concessionários reduzam sua atividade de investimento quanto mais próximo do final da concessão, quando os ativos poderão ser revertidos à União no caso de não prorrogação. Ora, dada a situação macroeconômica atual e as carências logísticas, a ocorrência desse fenômeno da contenção do investimento no período final das

⁴ Centre for Analysis of Risk and Regulation: Regulation of Logistics Infrastructure in Brazil. Orgs: Lodge,M.; van Stolk, C.; Machado,J.; Hafner,M. , Schewpenstedde,D. e Stepanek,M. Mimeo. 2017.

concessões ferroviárias seria desastrosa para o País. Apenas a medida provisória em análise pode impedir que essa tendência natural se materialize.

Para que se tenha uma ideia mais palpável da importância e urgência dessa medida provisória, toma-se a liberdade de explorar brevemente as gigantescas implicações das ineficiências logísticas hoje existentes para o setor do agronegócio no Brasil. Recente e amplo estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) e pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, denominado “Arco Norte: o desafio logístico”, descreveu assim a questão⁵:

“O agronegócio teve papel fundamental no crescimento do País, respondendo, direta e indiretamente, por parcela significativa do PIB brasileiro, além de ter apresentado crescimento superior ao dos demais segmentos econômicos em anos recentes. Conforme estudo da Confederação Nacional do Transporte – CNT –, que analisa os entraves logísticos no escoamento de soja e milho (CNT, 2015), a performance do setor é resultado de contínuos investimentos em pesquisa e inovação, que proporcionaram ganhos de produtividade na produção agropecuária. Entre 2000 e 2014, a produção de grãos, no País, cresceu 101,6%, enquanto a área plantada teve expansão de 52,6%. Esse desempenho tem assegurado destaque no mercado internacional de grãos. No caso da soja, o Brasil tem hoje a maior produtividade entre os países produtores, produzindo cerca de um terço da produção mundial.

Ainda segundo a CNT, no período de 2000 a 2014, houve acréscimo de 308,4% no valor de produtos agropecuários vendidos para o mercado externo, de forma que a participação do agronegócio nas exportações brasileiras cresceu, de 37%, em 2000, para 43% em 2014. A pauta de destinos das exportações do agronegócio também se diversificou nesse mesmo período. Em 2014, o País exportou para 211 países, contra 186 países em 2000. No entanto, se a eficiência é a marca da “porteira para dentro”, parte do ganho de produtividade se esvai em face da carência de infraestrutura.

O mesmo estudo da CNT indica que, de acordo com dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA –, a atividade de distribuição representa cerca de 30% do valor adicionado pela cadeia produtiva do agronegócio, comprovando a relevância do setor de transporte para a competitividade e rentabilidade do setor. Assim, como a disponibilidade da infraestrutura não acompanha o ritmo de crescimento da produção, o Brasil não consegue tirar proveito de suas vantagens competitivas. Os altos custos, os atrasos no transporte e as quebras de contrato diminuem a participação do País no mercado mundial e contribuem para a perda de competitividade”.

Com efeito, como aponta o estudo do CEDES, “o custo que o produtor tem de arcar com a deficiência logística brasileira se reflete diretamente em perda de capitalização da agroindústria nacional, que vê diluídos seus esforços na direção da incorporação de tecnologias e achados científicos ao campo e, consequentemente, na direção do aumento da produtividade.

⁵ Consultado em <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/30939>

É bastante evidente, assim, que o progresso do agronegócio brasileiro não continuará no ritmo da última década se não se cuidar adequadamente do sistema logístico e, mais especificamente, da infraestrutura de transportes. Por mais que se incorporem avanços às propriedades, a carência e a baixa qualidade da infraestrutura, a falta de opção de modos de transporte, a experiência rarefeita da intermodalidade e da multimodalidade, permanecerão minando a competitividade setorial, justamente num campo de atividade no qual o Brasil, vis-à-vis a maioria absoluta dos países, possui grandes vantagens comparativas”.

Note-se, por fim, o que afirmou o especialista em transportes Marcelo Perrupato, no referido estudo do CEDES: ‘*Avaliamos o Município de Sorriso, que, como Alta Floresta, é meio centro de gravidade da produção. Para chegar a Santos, gastam-se 90 dólares por tonelada. Curiosamente, na hora de pagar o frete marítimo, gasta-se menos que em outros países. Quer dizer, não está tão ruim assim, não é? É só melhorar a parte interna. Quando somamos os gastos de frete interno e de frete marítimo, saímos perdendo. Gastamos 113 dólares por tonelada de soja para a China, enquanto Córdoba, na Argentina, gasta 79 dólares e Illinois, EUA, gasta 51. Esse prejuízo está saindo para a conta de quem? Não precisa dizer, não é? Estamos usando pouca ferrovia e quase nada de hidrovia, se formos comparados aos Estados Unidos*”.

Feitas todas essas ponderações, consideram-se atendidos os pressupostos de urgência e relevância da Medida Provisória nº 752, de 2016.

Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

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

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

Ademais, por não constituir matéria reservada a Lei Complementar, nem tratar de tema já aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República, entendo presentes os requisitos constitucionais formais conducentes à emissão de parecer favorável à constitucionalidade da MPV 752, de 2016, ora analisada.

Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa. Também em relação às emendas, não existem óbices. Dessa forma votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da MP 752/16, bem como das emendas a ela oferecidas.

Da adequação orçamentária e financeira

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 752/16 teve início com a produção da Nota Técnica nº 51, de 2016, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, em respeito ao disposto no art. 19 da Res. nº 1, de 2002, do Congresso Nacional. O § 1º do art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, estabelece que o exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

De acordo com a mencionada nota técnica, “*a prorrogação, a prorrogação antecipada ou a relíctação de contratos de parceria existentes, naturalmente, tem a capacidade de acarretar aumento de despesa pública, e este aumento deve ter seu impacto orçamentário-financeiro estimado pelo Poder Público. Além disso, a MP autoriza a União e os entes da administração pública federal indireta a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com o parceiro privado*”. Tais situações, segundo a nota técnica, obrigariam que a MP estivesse acompanhada de uma estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que devesse entrar em vigor e nos dois subsequentes, nos termos do art. 16 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF). Diz, por fim, que estes requisitos não foram cumpridos quando da apresentação da Medida Provisória nº 752/2016 ao Congresso Nacional.

Tem-se, aqui, entendimento diverso do exposto acima.

É importante recordar que o art. 16 da LRF impõe que a criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de estimativa do impacto orçamentário-financeiro e da declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação com a LOA, PPA e LDO. Ainda, a título de esclarecimento, é importante destacar que o art. 2º da Portaria MOG nº 42, de 14 de abril de 1999⁶, fixou os conceitos de programa, projeto, atividade e operações especiais. O programa, primeiro destes conceitos, retrata a agenda do governo, organizada por recortes de políticas públicas, enquanto os três últimos são os instrumentos de implementação dos programas, entendidos como ações governamentais.

⁶ Portaria MOG nº 42, de 14 de abril de 1999: (...)

Art. 2º Para os efeitos da presente Portaria, entendem-se por:

a) Programa, o instrumento de organização da ação governamental visando à concretização dos objetivos pretendidos, sendo mensurado por indicadores estabelecidos no plano plurianual;

b) Projeto, um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações, limitadas no tempo, das quais resulta um produto que concorre para a expansão ou o aperfeiçoamento da ação de governo;

c) Atividade, um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações que se realizam de modo contínuo e permanente, das quais resulta um produto necessário à manutenção da ação de governo;

d) Operações Especiais, as despesas que não contribuem para a manutenção das ações de governo, das quais não resulta um produto, e não geram contraprestação direta sob a forma de bens ou serviços.

Dentro destas três espécies, quais sejam, projeto, atividade e operações especiais, apenas as ações governamentais classificadas como projeto demandam a produção dos documentos exigidos pelo art. 16 da LRF, conforme reiteradamente já decidiu o Tribunal de Contas da União nos acórdãos 883/2005-1^aC, AC 1.085/2007-P, AC 1.973/2006-P, AC 1.680/2011-P, embargos de declaração no AC 1.680/2011-P e a Advocacia-Geral da União por meio do Parecer nº 01/2012/GT359/DEPCONSU/PGF/AGU.

Portanto, segundo o entendimento plasmado pelo TCU e AGU, as exigências do art. 16, incisos I e II, da LRF somente se aplicam às licitações e contratações capazes de gerar despesas fundadas em ações classificadas como projetos pela LOA.

Assim, não é pertinente invocar a aplicação do art. 16 a projetos de lei, salvo quando incidente na espécie a norma de extensão plasmada no artigo 17 da LRF, que impôs sua observância aos projetos de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.

Neste ponto, é importante repisar, vide Manual de Demonstrativos Fiscais do Tesouro Nacional, 7^a Edição, Exercício 2017⁷, que a medida provisória em comento não gerou, de per si, despesas. Ela apenas cuidou de criar e disciplinar a aplicação de mecanismos que, quando aplicados aos contratos especificamente considerados pode, em determinados casos, gerar despesas adicionais.

Isto porque a aplicação dos institutos concebidos pela MPV 752, de 2016, somente ocorrerá após o empreendimento ser qualificado pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, receber avaliação favorável da agência Reguladora competente e do Tribunal de Contas da União e por fim, ser formalizado por termo aditivo ao contrato original.

Logo, a edição da MPV 752, de 2016 não tem o condão de, isoladamente, impor compromissos financeiros ao Estado. Ademais, como a MPV tem como campo de incidência prioritária os contratos de concessões de serviços públicos, a subsunção do caso concreto aos mecanismos ora instituídos não implicará dispêndio de recursos públicos, posto que não se tratam de contratos de desembolso. Deste modo, a disposição da LRF suscitada é impertinente nestes casos, mesmo diante do caso concreto.

Contudo, ainda que se avalie a possibilidade de aplicação dos mecanismos da MPV 752, de 2016 aos contratos de parcerias público-privada, ainda assim somente reclamariam observância por parte do gestor da contratação diante do caso concreto, e não pelo legislador, pelos motivos já expostos.

Assim sendo, na análise da Medida Provisória nº 752/16 não foram encontrados elementos que apontassem falta de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira vigente – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), lei do plano plurianual, lei de diretrizes orçamentárias e lei orçamentária da União.

⁷ Disponível em: http://www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/542015/CPU_MDF_7_Edicao_versao_02_12_2016.pdf/feb524eb-4bac-483a-b16a-eb5184373167

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 752/16 e de suas emendas, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

Do Mérito

A despeito de reconhecer o grande avanço da Medida Provisória 752/2016 para o equacionamento dos problemas de infraestrutura do país, entendemos que alguns aperfeiçoamentos se faziam necessários de forma a transformá-la no presente Projeto de Lei de Conversão.

Para buscar subsídios para as eventuais alterações da Medida Provisória 752/2016, realizamos cinco audiências públicas, quatro no Congresso Nacional e uma em Curitiba, conforme tabela abaixo.

Tema da Audiência pública e Data	Expositores
Concessões de Aeroportos 08/03/2017 às 14h	<p>Adalberto Santos de Vasconcelos - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República</p> <p>Jorge de Moraes Jardim Filho Presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA</p> <p>Fabiana Todesco Gerente de Projetos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil</p> <p>Alexandre Canedo Superintendente de Assuntos Regulatórios e Societários da INFRAERO e Representante da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO</p>

Concessões de Rodovias 09/03/2017 às 09h	<p>César Augusto Rabello Borges - Presidente da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias - ABCR</p> <p>Adalberto Santos de Vasconcelos - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República</p> <p>Anderson Moreno Luz - Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil</p> <p>Luiz Fernando Ururahy de Souza - Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e Aeroportuária do Tribunal de Contas da União - TCU</p> <p>Marcelo Cardoso Fonseca - Assessor da Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT</p>
Concessões de Rodovias 15/03/2017 às 14h	<p>Uriel de Almeida Papa - Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União - TCU</p> <p>José Elaeres Marques Teixeira - Subprocurador-Geral da República e Coordenador da 3ª Câmara de Coordenação e Revisão</p> <p>Alexandre Porto Mendes de Souza - Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas da ANTT</p> <p>Fernando Paes - Diretor Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários da ANTF</p> <p>Anderson Moreno Luz - Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil</p> <p>Adalberto Santos de Vasconcelos - Secretário Especial do PPI da Secretaria-Geral da Presidência da República</p>

Usuários 16/03/2017 às 09h	Luiz Antônio Fayet - Consultor de Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA Nelson Costa - Representante da Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB José Felinto - Presidente da Confederação Nacional dos Usuários de Transporte - CONUT Luiz Henrique Baldez - Presidente da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga - ANUT e representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI Priscila Santiago - Coordenadora de Economia da Confederação Nacional do Transporte – CNT
Curitiba 20/03/2017	Forum de discussão na Assembléia Legislativa do Paraná.

Os debates havidos nestas audiências nos reafirmaram a importância desta Medida Provisória para destravar os investimentos em infraestrutura no país, mas também nos trouxeram elementos valiosíssimos para que pudéssemos efetuar aperfeiçoamentos em seu texto.

Sendo assim, realizamos uma rápida avaliação dos aprimoramentos mais relevantes feitos na Medida Provisória.

Inicialmente, constatamos que algumas medidas, como a resolução do problema dos bens inservíveis nas ferrovias, não se limitavam às concessões que seriam prorrogadas antecipadamente, dado que comprometem o sistema ferroviário brasileiro como um todo. Assim, já no art. 1º, explicitamos que a medida tem efeitos não apenas nos casos de prorrogações antecipadas e relicitações, mas em um conjunto mais amplo de concessões, que não obrigatoriamente passarão por tais processos.

No capítulo sobre prorrogações antecipadas, realizamos um total de quatro aperfeiçoamentos. Primeiro, alteramos a exigência de cumprimento de metas para participar de prorrogações antecipadas no setor ferroviário, modificando as metas de segurança que deveriam ter sido cumpridas, de cinco anos em cinco para quatro anos em cinco. Isto permite ampliar o número de concessões elegíveis à prorrogação antecipada. Espera-se, com a medida, um maior impacto positivo sobre o investimento, especialmente em ferrovias.

Introduzimos mudanças nos critérios que deverão orientar as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. Assim, no antigo art. 10 da Medida Provisória, (art. 9º do Projeto de Lei de Conversão), alteramos o inciso I para enfatizar a realização de investimentos para aumento da capacidade instalada, com o objetivo de reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Este nível de saturação, por sua vez, será definido pelo poder concedente para cada ferrovia.

Acrescentamos no art. 10 o inciso III, que define uma garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros, mediante acesso à infraestrutura ferroviária. Esta garantia, no entanto, só deve se concretizar se houver demanda projetada compatível e contrato prévio entre concessionários e terceiros interessados no acesso, que garanta uma demanda firme para o uso deste trecho ferroviário. Não faria sentido a lei induzir um nível de capacidade para além do necessário, podendo gerar ociosidade expressiva por inexistência de demanda. Sabe-se que esta ociosidade obrigatoriamente exerce pressão altista sobre as tarifas, o que é inaceitável para o objetivo maior de reduzir o custo Brasil.

Acrescentamos um dispositivo no art. 12 para autorizar que os parceiros possam contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venham a emitir antes de dar ciência ao órgão competente, desburocratizando a operação.

No capítulo de rellicitações, incluímos exigência de renúncia expressa à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria rellicitado. Como colocado anteriormente, uma premissa fundamental desta nova Lei é que não se validará comportamentos oportunistas de licitantes que deram lances irrealistas no processo licitatório original, esperando renegociar o contrato em seu favor. A participação na rellicitação do licitante que acabou de devolver a concessão em termos mais amigáveis que aqueles de uma eventual caducidade poderia ser, na prática, essa estratégia velada de renegociação. Este foi um ponto sobre a Medida Provisória muito destacado no Relatório do CARR (2017):

“Uma iniciativa para endereçar o diagnóstico de que uma cultura generalizada de querer “jogar com o regulador” foi incluída na Medida Provisória 752 introduzida em Novembro de 2016. Como já notado, de acordo com tal medida, o concessionário que buscou “devolver” sua concessão foi excluído do processo subsequente de rellicitação (a menos que sua participação no consórcio seja inferior a 20%). Tais tipos de medidas, se aplicadas consistentemente ao longo do tempo, devem reduzir a probabilidade de os licitantes continuarem a jogar com o regulador”

Ao reforçarmos a exigência de não participação, visamos também o potencial problema de “maldição do vencedor” na rellicitação. Como o contratado anterior conhece mais do negócio do que os novos licitantes, pode-se criar uma expectativa que vencer o antigo concessionário - mais bem informado sobre o valor do negócio - seja um sinal de que “se errou na mão” no lance dado na licitação. Isto torna os licitantes relativamente mais cautelosos e distorce o processo licitatório.

No capítulo das disposições finais, concentrarmos as alterações de caráter mais geral cujos impactos não são restritos às concessões com prorrogação antecipada e rellicitação.

No art. 21, desburocratizamos a declaração de utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de

obras no âmbito das outorgas estabelecidas, ao permitirmos que a agência reguladora a faça sem precisar requerer antes ao ministro da pasta.

Note-se que estamos lidando com contratos de prazo bastante longo, contados por décadas. É evidente que o contexto econômico no qual tais contratos se inserem tende a mudar dramaticamente neste período e com ele as necessidades de ajustes nos contratos, notadamente novos investimentos.

Desta forma, é temerário qualquer entendimento pela aplicabilidade do disposto no § 1º do art. 65 da Lei de Licitações (Lei 8.666/93) aos contratos de parceria, limitando os acréscimos e supressões a 25% do contrato. Seria como obrigar o gestor a um exercício irreal de futurologia, que projetará previsões perfeitas pelo longo prazo da concessão, com estreitíssima margem de ajustes. O órgão regulador certamente será obrigado a renegociações para além desses parâmetros em um prazo mais longo (para baixo ou para cima a depender da trajetória da economia), com o intuito de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A natureza do contrato de concessão de infraestrutura, com custos afundados expressivos de longo prazo é completamente distinta dos contratos administrativos mais frequentes, de compras e obras públicas de menor porte, e requer uma flexibilidade bem mais significativa.

Sendo assim, definimos, no art. 22, que os contratos de parceria poderão ser alterados, mediante acordo celebrado entre Administração Pública e contratantes, quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa ou qualitativa de seu objeto.

Como já destacado, acreditamos que as prorrogações antecipadas e relícticas, tal como desenhadas na medida provisória, constituem instrumentos bastante poderosos de revigoramento de várias concessões e, por conseguinte, do investimento na infraestrutura de transporte brasileira.

No entanto, acreditamos também que há significativo espaço dentro do escopo dos atuais contratos, em determinados casos, para que a própria agência promova os ajustes necessários para a recolocação das concessões em uma trajetória mais adequada às novas condições econômicas. Assim, introduzimos os §§ 3º e 4º do art. 24 (antigo art. 22 da MPV), dispositivos que autorizam as entidades competentes a promover alterações nos programas de investimento previstos nos contratos de parceria, de forma a adequá-los aos níveis atuais de demanda pelas obras ou serviços que estejam em desacordo com as projeções que orientam o respectivo edital. Também poderão fazer ajustes quando a realização do investimento se revelar desnecessária para a manutenção dos níveis de serviço exigidos.

De um lado, uma capacidade de tráfego limitada pode comprometer o escoamento adequado da produção, especialmente pelos corredores de exportação. De outro lado, manter a exigência de investimento além do requerido por um nível de atividade econômica menor que o previsto gera uma capacidade ociosa que onera desnecessariamente as tarifas. Estes novos

dispositivos, portanto, podem ser entendidos como uma busca incessante pela otimização do uso da infraestrutura de forma a beneficiar o agente principal dessa equação: o usuário dos serviços.

Os contratos de rodovias e aeroportos mais recentes contaram com a importante introdução do conceito de fluxo de caixa marginal. Nada mais é que um mecanismo de ativação do reequilíbrio econômico e financeiro do contrato com base na equivalência dos movimentos das variáveis relevantes da concessão em termos de valor presente. Assim, por exemplo, se um investimento planejado na concessão não for realizado, isto deverá implicar uma compensação em alguma outra variável, por exemplo redução de tarifas. O valor presente do investimento não realizado deverá, portanto, ser transformado em seu equivalente de tarifas menores também em valor presente. Visando a consolidação deste importante conceito na regulação brasileira, elevamos este conceito ao plano legal, prevendo-o no art. 25 do projeto de lei de conversão.

Dentre os três setores tratados nesta medida provisória, o setor ferroviário é, talvez, aquele que requer ajustes mais profundos. Estudo recente dos consultores do Senado Federal Marcos Felix e João Cavalcante⁸ mostra que para uma extensão total oficial da malha ferroviária de 30.576 Km, a rede em operação é, na prática de pouco mais de 10 mil Km, ou seja, apenas 1/3. Isto denota uma malha muito longe do ideal de otimização acima mencionado. O Brasil atualmente se encontra na 93º posição do índice de competitividade global de qualidade da infraestrutura ferroviária entre 138 países avaliados.

O Relatório do CARR (2017) também aponta o cenário desolador da malha ferroviária nacional em comparação ao benchmark internacional:

“Os trens no Brasil operam a uma velocidade média baixa (28 Km/h). Sua participação no total de transporte de cargas é também relativamente baixa (25%) quando comparada à China (37%), Canadá e EUA (46%) e Russia (81%). Cruzamentos urbanos ocasionais (ferrovia atravessando áreas densamente povoadas) também forçam os trens a reduzirem sua velocidade para 5 Km/h, o que impacta a produtividade do setor”. Atrasos adicionais são atribuídos à ausência de soluções de transbordo, especialmente próximo a portos marítimos. A falta de extensões de malha ferroviária no tempo foi também uma fonte de insatisfação nos negócios. Enquanto nos EUA há 21,3 Km de ferrovia por 1000 Km² de área, esta taxa era de 3,4 Km no Brasil, a qual ainda decresceu para 1,3 Km quando apenas levando em conta as concessões privadas com tráfego extensivo.... A principal motivação para a expansão da rede ferroviária tem sido o transporte de commodities. Nenhuma consideração maior foi dada à promoção de uma rede integrada de transporte ao longo das diferentes partes do país. A falta de uma visão integrada da rede ferroviária persistiu até o presente já que as empresas verticalmente integradas abandonaram partes de sua rede onde não havia mais interesse comercial ou onde estas redes não conseguiram se conectar com as áreas produtivas mais importantes”

⁸ Felix, M. e Cavalcante, J.: Marco Normativo do Setor Ferroviário Brasileiro: caminhos para Superação da Insegurança Jurídica e Regulatória. Textos para Discussão 218. Dezembro de 2016.

Este cenário, que mistura uma brutal subutilização da malha com uma baixíssima participação no total transportado, sugere a necessidade de medidas urgentes de significativa reconfiguração da malha e eliminação de gargalos logísticos. O antigo art. 9º da medida provisória conferia tal competência para o órgão competente, mas que restrita aos casos das prorrogações antecipadas. Entendemos, no entanto, que o problema não está restrito a tais concessões, abrangendo todo o setor ferroviário brasileiro. Dessa forma, transportamos os dispositivos para o art. 26, nas disposições finais, o que significa ampliar o seu escopo de aplicação e demos um prazo de cinco anos para que se processe tal reestruturação do setor. Procuramos detalhar um pouco mais as hipóteses de reestruturação, sem naturalmente exauri-las, de forma a sinalizar à sociedade o que se pretende neste processo.

Nesta mesma linha incorporamos a emenda nº 34 ao art. 28, que permite que os contratos de parceria do setor ferroviário abranjam a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga.

Um dos problemas que recorrentemente foram mencionados no setor ferroviário foi o dos ativos inservíveis. Simplesmente são vários ativos, muitos deles arrendados ao concessionário, que não mais servem ao propósito da concessão, mas que não podem ser removidos dali, por legalmente se constituírem bens da União. Assim, não raras vezes os órgãos de controle demandam que tais bens sejam licitados, mas como não têm qualquer valor, as concorrências são vazias. Daí a impossibilidade de remoção desses ativos imprestáveis que ampliam a escassez de espaço, uma evidente fonte de ineficiência. Ademais, tais ativos podem gerar externalidades negativas como focos de água parada para o desenvolvimento do aedes aegypti. Ou seja, tornam-se também um grave problema de saúde pública, podendo aumentar a incidência de doenças como dengue, zika e chikungunya.

Nossa proposta, portanto, foi estender a solução dos ativos inservíveis das concessões a serem prorrogadas para toda a malha ferroviária, ampliando o alcance da medida. Esclarecemos, em particular, que os ativos inservíveis do DNIT estão incluídos nesta medida.

No art. 29, aperfeiçoamos as regras relativas à eventual conversão de multas em investimentos. Primeiro, incluímos o setor rodoviário nesta possibilidade e não apenas o ferroviário. Segundo, definimos que a parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para pleitear reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização. Como os recursos que financiaram os investimentos são, em última análise, multas que não serão pagas, estes não podem ensejar, por exemplo, aumentos de tarifas. Introduzimos ainda a exigência de que o órgão ou entidade competente realize estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados. Afinal, abrir mão da receita de multas deve corresponder a um benefício muito concreto à sociedade, na forma de expansão da capacidade.

Acatamos a emenda nº 33, permitindo que os concessionários de serviços ferroviários subconcedam a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios e Estados interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente. É possível que os entes

federados tenham um interesse específico em um trecho local, para fins turísticos, por exemplo, o qual esteja totalmente esquecido pela concessionária. Mais uma vez, buscando incessantemente a eficiência global da operação ferroviária, permitimos que essa transferência pudesse ocorrer.

Foi chamada a nossa atenção para o caso de projetos associados ou empreendimentos acessórios que requerem prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria para se viabilizarem economicamente. Incluímos esta disposição para evitar que se deixe de realizarem investimentos deste tipo que sejam eficientes.

Atualmente, constata-se que instituições financeiras e entidades governamentais de fomento que financiem empreendimentos que, porventura, gerem dano ambiental têm sido solidariamente responsabilizadas por tais danos e têm sido chamadas a arcar com os prejuízos decorrentes. Isto é evidentemente um grave inibidor dos financiamentos na área de infraestrutura. Assim, limitamos, no art. 34, a possibilidade de responsabilização destas entidades apenas aos casos nos quais estiver comprovado o dolo ou a culpa, bem como a relação de causalidade entre a conduta e o dano causado.

Incluímos também dispositivo que admite, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira. Esta inclusão garante segurança jurídica à participação de estrangeiros nos certames licitatórios, evitando que interpretações equivocadas da Lei das S.A comprometam a participação deste tipo de licitante.

Enfim, acreditamos que políticas corretas de infraestrutura são essenciais para a retomada do processo de desenvolvimento sustentado do Brasil. A Medida Provisória nº 752/2016 caminha na direção certa. Procuramos aprofundar tais aspectos positivos, sempre sob a máxima de que não se pode estimular comportamentos oportunistas de aventureiros que fazem lances ambiciosos demais e depois não são capazes de cumprir com suas promessas. Isso faz parte do processo de construção institucional essencial para que o investidor possa atuar em um ambiente de total segurança jurídica.

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta importante proposição.

Das emendas

Nº	Autor	Descrição	Análise
1	Senador JOSÉ PIMENTEL	<p>Institui a Análise de Impacto Regulatório – AIR como requisito para a legitimação dos atos normativos de maior impacto regulatório, não somente em agências reguladoras, mas em todos os setores com capacidades regulatórias. Segundo a emenda, a AIR conterá, obrigatoriamente, informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo ou decisão de repercussão geral, devendo contemplar, sempre que aplicável, análise multicritério dos respectivos impactos, tanto no que se refere a custos quanto a benefícios.</p>	<p>A despeito de a AIR ser uma tendência importante nas ações das agências reguladoras, ela deve ser tratada em um projeto específico de agências reguladoras. Como está tramitando o Projeto de Lei nº 52/2013 do Senado que define um regime geral sobre as agências reguladoras, entendemos que o lócus de discussão apropriada para o tema seria nesta proposição. Note-se que o art. 6º desta proposição, de fato, já trata desta matéria.</p>
2	Senador JOSÉ PIMENTEL	<p>Vincula a prorrogação de contratos à demonstração de interesse público e a prazo máximo de cinco anos.</p>	<p>A vinculação da prorrogação ao interesse público já é pressuposta. Note-se que o principal objetivo da prorrogação antecipada é prover incentivos ao investimento, o que normalmente é comprometido com a aproximação do final da concessão. Limitar o tempo de prorrogação naturalmente reduz o tempo necessário para o retorno do capital investido, o que compromete o objetivo do investimento.</p>
3	Deputado DIEGO ANDRADE	<p>Reduz, de R\$1.800,00 para R\$ 250,00, a taxa de fiscalização paga à ANTT por empresa de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, por ano e por ônibus registrado.</p>	<p>Foge ao escopo da Medida Provisória (MP) que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário (estradas, não ônibus) e aeroviário</p>
4	Senador JOSÉ PIMENTEL	<p>Determina que o poder de outorga se dê em consonância com o Plano de Outorgas, as políticas do setor e as diretrizes para os processos licitatórios aprovadas pelo respectivo Conselho de políticas setorial, pelo Poder Executivo ou pelo Congresso Nacional, conforme o caso.</p>	<p>A definição da fronteira de competências entre ministérios e agências foge ao escopo da MP, que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário e aeroviário</p>
5	Senador JOSÉ PIMENTEL	<p>Determina que ao mérito da causa submetida à arbitragem se apliquem exclusivamente as normas do ordenamento jurídico brasileiro e os regulamentos específicos do setor, excluída a equidade.</p>	<p>Os "regulamentos específicos do setor" já estão incluídos no conceito de "ordenamento jurídico pátrio". A Lei nº 9.307, de 1996, já exclui a possibilidade de arbitragem por equidade com a administração pública (art. 2º, § 3º).</p>

Nº	Autor	Descrição	Análise
6	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Reduz, de 24 para 12 meses, o prazo de prorrogação de contrato vencido, caso o novo processo licitatório não esteja finalizado no tempo previsto.	Embora não sejam justificáveis as falhas de planejamento que induziram a uma situação em que se configure um "hiato" entre o decurso de prazo das concessões e permissões em vigor, e a seleção e assunção de responsabilidade de novos licitados - no que os órgãos de controle e a justiça deveriam agir para apurar e apontar responsabilidades -, não é aceitável que a população pague por essas falhas na forma de abandono da prestação de serviços públicos outorgados em função da redução do prazo.
7	Deputado SÉRGIO VIDIGAL	Veda contratados que não tenham cumprido adequadamente o contrato, dando causa a rellicitação, de concorrer, por cinco anos, em novas licitações de objeto similar.	A Medida Provisória já veda a participação na mesma licitação. Estendê-la a todas as licitações de objeto similar por 5 anos conferiria uma desvantagem muito maior que a caducidade simples. A ideia aqui é de uma "caducidade amigável" que reduza os custos de transição. Caso houvesse esta sobreposição, os candidatos a rellicitação provavelmente não adeririam, fazendo a MP perder significado.
8	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que os estudos utilizados para justificar a rellicitação contenham linguagem clara e acessível.	A proposta aperfeiçoa o dispositivo, deixando explícito a necessidade de padrão de apresentação que permita a consulta pelos do povo.
9	Deputado PEDRO FERNANDES	Determina que o edital e o contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária, antes administrada pela Infraero, sejam amplamente divulgados, inclusive por meio da imprensa oficial e da internet.	As regras de divulgação de editais de concessão já estão tratadas na legislação setorial com grande ênfase na transparência. Além disso, não é pertinente criar uma regra apenas para editais de um determinado setor (aeroportos).
10	Deputado TENENTE LÚCIO	Determina que o Poder Executivo defina diretrizes para a aplicação do conceito de fluxo de caixa marginal, para fins de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos com prorrogação antecipada e relicitados.	Traz para a esfera legal importante conceito já utilizado na questão do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos. Acatamos a emenda, incrementando seu alcance para além das hipóteses mencionadas.
11	Deputado MILTON MONTI	Autoriza a Administração Pública Federal a realizar investimentos, obras e intervenções em locais que estão sob concessão, cabendo às agências realizar a equalização e adequação do contrato de concessão e das respectivas tarifas.	A possibilidade de investimentos pelo Poder Concedente já seria possível em razão do seu poder regulamentar. O tema, além disso, seria estranho ao âmbito da MP.

Nº	Autor	Descrição	Análise
12	Deputado JOÃO DERLY	Modifica o Bolsa-Atleta, programa de patrocínio individual desportivo que financia a preparação de atletas brasileiros de alto rendimento, com destinação prioritária a modalidades olímpicas e paralímpicas.	Bolsa atleta foge ao escopo da MP, que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário e aeroviário.
13	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Altera a Lei 6.404 de 15 de dezembro de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações, para tratar da responsabilização dos que fazem avaliação de empresas ou de ativos patrimoniais.	Responsabilização dos que fazem avaliação de empresas foge ao escopo da MP, que é estabelecer regras para parcerias nos setores ferroviário, rodoviário e aeroviário.
14	Deputado FÁBIO GARCIA	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivo que permite, na licitação de uma concessão que será extinta, o pagamento direto, pelo novo titular ao antigo concessionário, do valor correspondente aos investimentos a bens reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados.	Procedimento similar já está garantido no texto original da MP, no caso das rellicitações.
15	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Prevê que, antes de rellicitações, solicitações de ajuste de equilíbrio econômico-financeiro sejam analisadas e decididas.	A rellicitação não está vinculada a questões de reequilíbrio econômico-financeiro, que podem ser extremamente demoradas. Acabaria por inviabilizar rellicitações eficientes.
16	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que o TCU se imponha prazo para manifestação acerca de termo aditivo de prorrogação contratual.	Compete ao próprio TCU definir o prazo para a sua atuação e editar, ou não, normativos. A fiscalização dos processos de desestatização está normatizada pelo TCU por meio da Instrução Normativa nº 27, de 2 de dezembro de 1998. O TCU detém competência de autonomia e autogoverno, nos termos do art. 73 c/c art. 96 da Constituição Federal.
17	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a rellicitação, suspendem-se todos os processos administrativos e judiciais em curso contra o empreendedor.	Os ritos processuais não devem ser sustados, até porque eles podem envolver direitos de terceiros. Além disso, é necessário que as condições da suspensão das obrigações sejam definidas caso a caso, no âmbito de cada aditivo contratual, depois que eles sejam formalizados, para então surtir efeitos jurídicos. De qualquer forma, já se prevê na MP que “qualificado o contrato de parceria para a rellicitação, ficarão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso em face do contratado.”

Nº	Autor	Descrição	Análise
18	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que, qualificado o contrato de parceria para a rellicitação, suspendem-se todas as obrigações de investimento vincendas.	Não basta a qualificação no PPI para a suspensão dos investimentos. As condições de execução do contrato durante a rellicitação devem estar pactuadas no respectivo aditivo, sendo precedida do preenchimento das condições pelos interessados e dos estudos previstos na MP. Da forma que está, o rellicitante se qualifica e daí terá menor interesse em seguir com o processo.
19	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de rellicitação, exclui a restrição a que acionistas da SPE que deixa a concessão participem do novo certame.	Para se evitar que a rellicitação fosse interpretada como uma renegociação na prática, validando comportamentos oportunistas passados, a MP impediu que os concessionários pudessem participar da rellicitação. Ademais, dado que os atuais concessionários possuem vantagem informacional sobre os outros potenciais concorrentes, seria muito provável um fenômeno típico de “maldição do vencedor”: a competição na concessão rellicitada seria comprometida pois todos os participantes temem dar um lance muito mais alto que um player que possui muito mais informações sobre aquele negócio. Vencer do antigo concessionário pode ser um sinal de que o lance dado foi excessivo incorrendo na dita maldição, prejudicando a competitividade do leilão.
20	Senador WELLINGTON FAGUNDES	No caso de rellicitação, determina que o cálculo do valor da indenização eventualmente devida ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados, considerará os valores atualizados dos ativos intangíveis ou financeiros da concessionária, gerados pelos serviços de construção, recuperação, reforma, melhoramento da infraestrutura, de acordo com os seus balanços e demonstrações financeiras, devidamente auditadas.	Torna a metodologia de cálculo muito engessada. Além disso, ativos intangíveis não são reversíveis. De qualquer forma, a metodologia de cálculo das indenizações deverá ser realizada pelas agências reguladoras.

Nº	Autor	Descrição	Análise
21	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Dispõe que as medidas da MP não alcançam os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, ocorrido em consequência da inclusão de investimentos não previstos no contrato original.	O texto da MP é suficientemente claro no sentido de garantir a permanência das atribuições das agências no que diz respeito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.
22	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Determina que as agências emitam, em até 120 dias, decisão administrativa definitiva acerca de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros apresentados ou a serem apresentados pelos concessionários. Estipula que nesse período sejam sobreestadas as medidas destinadas a instaurar ou dar seguimento a processos de caducidade, os processos administrativos sancionatórios e os processos para compensação pelo descumprimento de obrigações que exijam investimentos para o seu cumprimento	A relição não se relaciona com nenhuma análise em curso acerca da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de contrato, a qual pode ser extremamente demorada. A par disso, não soa adequado estipular prazo para que as agências realizem aquele tipo de análise, posto que não se sabe, a priori, quão complexa é cada demanda.
23	Senador WELLINGTON FAGUNDES	Permite que controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria sejam submetidas a arbitragem, independentemente de decisão administrativa da autoridade competente.	A previsão da MP é justamente a de admitir a arbitragem sobre a decisão da agência. Até porque, não fosse assim, seria esvaziada a competência das agências reguladoras.
24	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Permite que se autorize a exploração de projetos associados ou empreendimentos acessórios por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria, quando tal se demonstrar necessário à viabilidade econômica do objeto dos contratos acessórios.	No âmbito das concessões, em especial nos setores ferroviário e aeroportuário, cogita-se de projetos associados ou empreendimentos acessórios de grande monta cujos investimentos não conseguem ser amortizados no prazo do contrato de concessão. Considerando a hipótese da relição, o tratamento dessa questão é crucial para os projetos associados e empreendimentos acessórios já existentes.

Nº	Autor	Descrição	Análise
25	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Autoriza alterações contratuais nas concessões vigentes, com ênfase no setor aeroportuário, de sorte a viabilizar a realização de investimentos não previstos inicialmente nos contratos, estando assegurado o equilíbrio da equação econômico-financeira para as partes.	Como mencionado na emenda 22, “a relicitação não se relaciona com nenhuma análise em curso acerca da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de contrato, a qual pode ser extremamente demorada”. Na verdade, o que se deseja com a emenda é a substituição do procedimento da relicitação pelo da renegociação dos termos contratuais, o que jogaria por terra o objetivo da MP: demonstrar para o mercado que o cumprimento de regras e avenças é política institucional de governo.
26	Deputado LUIZ LAURO FILHO	Obriga a ANAC a reprogramar os valores das contribuições fixas ao sistema dos contratos de concessões aeroportuárias, para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais objeto dos Editais de Leilão n. 01/2011, 02/2011 e 01/2013, sem permitir a redução do valor global da referida contribuição.	Por se tratar de uma emenda que sugere a renegociação de termos contratuais, cabem os comentários já dirigidos à emenda nº 25.
27	Senador CIDINHO SANTOS	Inclui as concessões do setor elétrico no âmbito da MP, prevendo que o prazo de prorrogação não seja inferior a trinta anos.	O setor elétrico tem regras próprias e a sua inserção feriria a lógica da MP, que foi construída tendo em mente o setor de transportes e logística.

Nº	Autor	Descrição	Análise
28	Deputado HUGO LEAL	Determina que é condicionante para as prorrogações a concessão não ter sido alvo de decisão do TCU no sentido de paralisá-la ou de reter valores ali arrecadados. Nos setores rodoviário e ferroviário, estipula que são condicionantes, ainda, a prestação de serviço adequado, conforme previsto na Lei nº 8.987/95.	. Vale ressaltar que as classificações IG-P (recomendação de paralisação) e IG-C (recomendação de retenção de valores) aplicam-se apenas a obras executadas com recursos orçamentários, o que, via de regra, não é o caso de intervenções realizadas em contratos de concessão de serviços públicos, os quais, apenas em casos excepcionais, admitem o aporte de recursos orçamentários. Ainda assim, seria preciso aguardar o deslinde do processo no âmbito do TCU para averiguar se o indício de irregularidade poderia ser imputado à concessionária, o que, em tese, prejudicaria, ou até mesmo impediria, o andamento dos procedimentos visando à prorrogação antecipada do contrato. Quanto à introdução do conceito de prestação de serviço adequado como condição para a prorrogação antecipada dos contratos de concessão de rodovias ou ferrovias, a medida esvaziaria a MPV, pois, embora definido em lei, o conceito de serviço adequado não é objetivo e, a rigor, nenhum contrato de ferrovia poderia ser considerado adequado por não cumprir as metas de operação e de segurança definidos em contrato. A MP já prevê que o TCU analisará todo o processo de prorrogação.
29	Deputado HUGO LEAL	Suprime o § 2º do art. 22 da MP, para impedir que prorrogações de contratos em vigor possam ser feitas sem atender aos requisitos impostos na MP, como a necessidade de apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento, de acordo com os critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.	A MP pretende apenas reforçar o entendimento segundo o qual os procedimentos de prorrogação contratual antecipada e de relíctação não têm relação com os de preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, competência atribuída legalmente às agências reguladoras,

Nº	Autor	Descrição	Análise
30	Deputado HUGO LEAL	Especifica que o estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento deve se pautar pelos critérios de eficiência, economicidade e modicidade tarifária.	A enumeração de critérios que devem ser observados pelos responsáveis pelo estudo técnico, quando não objetivamente quantificáveis, não contribui para o aperfeiçoamento da MP. Os princípios da eficiência, da economicidade e da modicidade tarifária, entre outros, já orientam a prestação de serviços públicos, não sendo preciso repeti-los em lei”
31	Deputado HUGO LEAL	Inclui, na Lei de Concessões, dispositivos que obrigam o concessionário de rodovia a colaborar com as autoridades competentes na função pública de patrulhamento ostensivo das rodovias.	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP. A proposta traz impactos sobre os contratos e seu reequilíbrio, podendo elevar as tarifas praticadas.
32	Deputado DOMINGOS SÁVIO	Determina que nas prorrogações ou relícticas de obras ferroviárias sejam garantidos investimentos para eliminar pontos de cruzamento em centros urbanos, de forma a melhorar a segurança operacional e aumentar a eficiência nos corredores de transporte.	Embora a passagem de linhas férreas em áreas urbanas seja um problema a ser resolvido, há outras limitações sistêmicas que precisam ser enfrentadas com a mesma urgência. O melhor, portanto, é que não conste da lei o tipo de investimento a que se dará prioridade, escolha que precisa levar em consideração aspectos como o grau de maturidade dos projetos e o papel que cada modalidade de transporte exerce no sistema logístico brasileiro.
33	Deputado NILSON LEITÃO	Estatui que os concessionários de serviços ferroviários poderão transferir a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente.	Há determinados trechos que já não interessam às concessionárias, mas que podem ser utilizados pelos municípios ou pelos estados para outros propósitos, que não apenas o transporte de cargas.
34	Deputado NILSON LEITÃO	Determina que os contratos de parceria do setor ferroviário definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga.	Esta permissão permite otimizar os investimentos em expansão da ferrovia, gerando mais externalidades a localidades próximas, mas que ganhariam com uma conexão mais direta com o modal ferroviário.

Nº	Autor	Descrição	Análise
35	Deputado NILSON LEITÃO	<p>Esclarece as formas possíveis de financiamento aos investimentos a serem pactuados entre o poder concedente e os concessionários por ocasião dos aditivos de antecipação da prorrogação do prazo contratual das concessões ferroviárias.</p>	<p>Parte das alterações propostas descaracteriza a ideia de Sociedade de Propósito Específico (SPE), utilizada, nas concessões, para isolar riscos financeiros e econômicos da atividade desenvolvida por outra pessoa jurídica. As concessões são usualmente montadas na forma de SPEs, independente do resto do(s) grupo(s) econômico(s) envolvidos, justamente para evitar que uma situação difícil em uma parte do negócio contamine uma concessão que está financeiramente saudável. Certos segmentos da emenda geram potenciais conexões financeiras entre empresas do mesmo grupo, o que vai na direção contrária a este objetivo.</p> <p>No restante, porém, a emenda é adequada, pois por intermédio dela deixa-se claro que alguns tipos de financiamento e de garantias são cabíveis</p>
36	Deputado JÚLIO LOPES	<p>Determina que os bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos sejam necessariamente transferidos ao contratado e integrem o contrato de parceria. Dispõe, ainda, que os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, sejam revertidos à União, respeitando-se, todavia, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>	<p>A emenda aperfeiçoa os contratos, permitindo que se adote uma abordagem de resultados na concessão.</p>
37	Deputado JÚLIO LOPES	<p>Autoriza a extinção dos contratos de arrendamento dos bens vinculados ao contrato original no caso de concessionárias ferroviárias que não tenham encaminhado pedido de prorrogação contratual ou antecipada.</p>	<p>Os problemas derivados destes contratos e dos bens inservíveis a eles associados afetam toda a malha ferroviária. Trata-se de uma ineficiência pura e simples que não faz sentido ser resolvida apenas para os contratos prorrogados.</p>
38	Deputado JÚLIO LOPES	<p>Altera a Lei de Licitações, para prever a possibilidade de utilização do Seguro-Garantia, especialmente em contratos cujo valor ultrapasse R\$ 7.500.000,00.</p>	<p>O tema não guarda pertinência temática direta com os assuntos da MP. A forma de utilização de seguro-garantia em grandes obras públicas e contratos de concessão é matéria suficientemente complexa para merecer análise cuidadosa do legislador, fora do âmbito da presente discussão.</p>

Nº	Autor	Descrição	Análise
39	Deputado JÚLIO LOPES	Determina a utilização do Seguro-Garantia em investimentos previstos nas rellicitações, correspondente a, no mínimo, 30% do valor total a ser investido.	O tema não guarda pertinência temática direta com os assuntos da MP. A forma de utilização de seguro-garantia em grandes obras públicas e contratos de concessão é matéria suficientemente complexa para merecer análise cuidadosa do legislador, fora do âmbito da presente discussão.
40	Deputado JÚLIO LOPES	Prevê que a consulta pública relativa a uma prorrogação de contrato deverá garantir o sigilo de dados e informações na forma da legislação aplicável ou na hipótese em que a divulgação deles possa implicar prejuízo à ordem econômica, à livre concorrência ou em outras hipóteses justificadamente consideradas pelo órgão ou entidade competente.	A própria emenda enfatiza o fato de que já há legislação que cuida do tema, protegendo informações sensíveis do escrutínio público.
41	Deputado JÚLIO LOPES	Determina que, para haver prorrogação antecipada de concessão ferroviária, o concessionário tem de ter cumprido metas de produção ou de segurança definidas no contrato, por três anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, ambas as metas deveriam ter sido alcançadas.	Os requisitos previstos na MP são o mínimo necessário para garantir à sociedade que o requerente à prorrogação tem condições de cumprir com as obrigações de prestação de serviço público adequado.
42	Deputado JÚLIO LOPES	Autoriza as concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de carga a realizarem o desfazimento dos bens móveis ferroviários inservíveis de propriedade do DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia que lhes foi concedida.	A manutenção de bens móveis inservíveis, de propriedade da União, na faixa de domínio das ferrovias concedidas cria embaraços de toda ordem, prejudicando a gestão eficiente da concessão e expondo as populações a risco, em virtude dos problemas sanitários e de segurança pública associados a material rodante abandonado. Como a União não tem tido sucesso nos leilões que realiza para se desfazer desse material, o melhor é que seja garantido aos concessionários o direito de dispor desses bens. No caso dos bens hoje arrendados, o ideal, de fato, é que passem a integrar o contrato de concessão ferroviária, cabendo ao concessionário dar-lhes o destino que julgar adequado.

Nº	Autor	Descrição	Análise
43	Deputado JÚLIO LOPES	Suprime o art. 20 da MP, que altera o art. 34-A da Lei 10.233/01, a fim de não mais prever a possibilidade de exploração de infraestrutura ferroviária sem a prestação de serviço de transporte ferroviário.	Uma das inovações da MP é permitir que o Governo Federal possa licitar ferrovias em modelos distintos do verticalizado. Nesse sentido, não vemos como necessário vedar completamente a possibilidade de que mesmo ferrovias ainda não concedidas e sequer existentes possam ser outorgadas em modelos como o de <i>open access</i> (infraestrutura e operação de material rodante separados).
44	Deputado JÚLIO LOPES	Permite que os investimentos decorrentes de projetos que se encontrarem em execução à época da manifestação da parte interessada também possam ter bens e direitos a eles vinculados considerados na equação econômico-financeira da prorrogação contratual.	A MP não dita os termos em que se dará a negociação entre governo e concessionário para a efetivação da prorrogação antecipada. Caso alguns investimentos ligados ao contrato corrente ainda não tenham sido amortizados, isso naturalmente será levado em conta quando da definição do valor da outorga devida pela extensão do prazo contratual. A emenda, assim, soa desnecessária.
45	Deputado JÚLIO LOPES	Limita a garantia de acesso à infraestrutura ferroviária à existência de capacidade ociosa.	O direito de passagem é um dos aspectos mais contenciosos no atual modelo de concessões. O que se deseja, no entanto, é que os investimentos a serem exigidos dos concessionários nas prorrogações antecipadas sempre assegurem alguma capacidade adicional, que possa ser direcionada ao uso de terceiros. O simples impedimento de que se tenha acesso à ferrovia caso o concessionário esteja utilizando toda a capacidade dela pode inviabilizar o uso racional da malha ferroviária como um todo.
46	Deputado JÚLIO LOPES	Inclui os valores de multas inscritas em dívida ativa na compensação de haveres e deveres previstas na MP.	A emenda geraria insegurança jurídica, pois pode afetar valores sub judice.
47	Deputado JÚLIO LOPES	Estabelece como um dos critérios para a prorrogação antecipada de contrato de concessão ferroviária o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato por quatro anos dentro do intervalo de cinco anos contados da proposta de antecipação da prorrogação. Na MP, considera-se todos os cinco anos.	A adoção de alguma flexibilidade no critério relativo ao cumprimento de metas de segurança é conveniente, posto que muitos dos problemas hoje existentes decorrem de ações de terceiros, anteriores aos programas de segurança das concessionárias, caso da ocupação irregular de margens das ferrovias.

Nº	Autor	Descrição	Análise
48	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso das relícticas, prevê que sejam preservados os contratos privados em vigor, firmados entre o atual contratado e as sociedades empresárias que utilizam áreas comerciais e de prestação de serviços nos espaços sob titularidade do concessionário.	Nas recentes concessões no setor de aeroportos, esta condição estava prevista no edital, o que demonstra a atenção que já é dada à questão pelo governo. No entanto, em nome da segurança jurídica e do incentivo ao investimento privado, parece convir que a ideia da emenda, com as devidas adaptações, esteja presente no texto final.
49	Deputado OTÁVIO LEITE	No caso de relícticas, prevê que o contratado apresente, também, todos os contratos em vigor de cessão de uso de área para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob sua titularidade.	Dado o acatamento da emenda nº 48, soa adequado que, nas relícticas, o concessionário apresente ao poder público os contratos que tenha firmado com terceiros para a exploração de negócios no âmbito da concessão. É de grande interesse da Administração conhecer bem os projetos associados, a fim de bem decidir sobre continuidade deles no âmbito da futura concessão.
50	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relícticas realizadas em face do Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim – no Rio de Janeiro/RJ, será incluído como obrigação contratual a edificação e/ou reforma dos espaços destinados ao suporte logístico para táxis especiais e a implantação de cobertura no pátio de estacionamento.	A matéria não deve estar em lei, pois cuida de aspecto específico de uma das concessões. O assunto deve ser resolvido se e quando houver relíctica do aeroporto.
51	Deputado OTÁVIO LEITE	Estabelece que, nas prorrogações ou relícticas realizadas em face das unidades aeroportuárias concedidas, deverá ser nomeada a Autoridade Aeroportuária para cada aeroporto, à qual se reportarão todos os titulares das unidades da administração pública que atuam no âmbito do respectivo aeroporto, sem prejuízo de suas atribuições hierárquicas e regulares.	A proposta de criação de uma “Autoridade Aeroportuária”, à semelhança da Autoridade Portuária, consagrada em lei, não deve ser analisado no contexto desta MP, mas no da proposta de revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica, que se acha pronta há tempos para a pauta do Plenário da Câmara dos Deputados.

Nº	Autor	Descrição	Análise
52	Deputado OTÁVIO LEITE	Coloca, como condição para relicitação, a apresentação de plano diretor para utilização comercial e/ou industrial das áreas disponíveis inseridas no sítio aeroportuário, para fins de desenvolvimento de atividades econômicas, ficando as mesmas desde já afetadas para estas finalidades.	Matéria de natureza regulatória, que deve ser considerada caso a caso. Não deve estar contemplada na MP.
53	Senador IVO CASSOL	Acrescenta o setor elétrico no alcance da MP. Inclui novo dispositivo para tratar das diretrizes para as prorrogações de outorgas do setor elétrico.	Setor elétrico tem regras próprias e a sua inserção feriria a lógica da MP, que foi construída tendo em mente o setor de transportes e logística.
54	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê no conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato "em quatro anos dentro do intervalo dos últimos cinco anos", contados da data da proposta de antecipação da prorrogação.	Prejudicada
55	Deputado SÉRGIO SOUZA	Promove alterações no art. 10 da MP, que trata das diretrizes para as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário. No § 5º, retira, quanto à transferência ao contratado dos bens operacionais e não operacionais pertinentes aos contratos de arrendamento extintos, a necessidade de observância do § 7º, que trata da reversão de bens à União ao fim da vigência dos contratos prorrogados. Altera a redação do § 7º para prever que o concessionário terá liberdade de gestão sobre os bens imóveis sob sua responsabilidade com vistas a manter sua adequada conservação ou desativá-los caso não tenham mais serventia à operação ferroviária. No § 8º, prevê que ao final da vigência dos contratos de parceria prorrogados, os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados, nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, observado o disposto no art. 36 da Lei nº 8.987/1995. Por fim, inclui um § 9º com a redação original do § 8º da MP.	Prejudicada

Nº	Autor	Descrição	Análise
56	Deputado SÉRGIO SOUZA	Prevê que a adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário, será não só quando couber, mas quando houver capacidade ociosa.	Prejudicada
57	Deputado SÉRGIO SOUZA	Retira do conceito de prestação adequada do serviço de transporte ferroviário "o cumprimento das metas de segurança definidas no contrato nos últimos cinco anos, contados da data da proposta de antecipação da prorrogação".	Prejudicada
58	Deputada TEREZA CRISTINA	Prevê que a compensação que a União e os entes da Administração Federal Indireta podem fazer de haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários abrange multas e valores decorrentes de procedimentos em tramitação perante o poder concedente. Ademais, inclui, na referida compensação, os valores relacionados a multas e a outros créditos já inscritos em dívida ativa da União, desde que haja acordo entre as partes no processo judicial em curso.	A emenda geraria insegurança jurídica, pois pode afetar valores sub judice.
59	Deputada TEREZA CRISTINA	No caput do art. 22 da MP, acrescenta a previsão de que os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro futuros em contratos não alcançados por esta MP continuarão sendo conduzidos pelo órgão/entidade competente. No § 2º, acrescenta que cabe ao órgão/entidade competente, quando for o caso, realizar os reequilíbrios pelo período necessário para compensar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros sobre o ajuste.	O texto da MP é suficientemente claro no sentido de garantir a permanência das atribuições das agências no que diz respeito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Nº	Autor	Descrição	Análise
60	Deputada TEREZA CRISTINA	Dispõe que o termo aditivo referente às prorrogações poderá prever o levantamento e o tratamento dos passivos existentes no contrato de concessão a ser prorrogado, estabelecendo prazo final para sua correção, cujo cumprimento pela concessionária encerrará os questionamentos administrativos e judiciais em relação a tais passivos.	Proposta interfere em processos administrativos e judiciais destinados a, por exemplo, a aplicação de multas (funciona como uma espécie de "TAC") e cria situação favorável ao risco moral.
61	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Alteração do caput do art. 12 da MP para constar que a "minuta" do termo aditivo deverá ser encaminhada "previamente para apreciação" do TCU.	Não é necessário o ajuste no artigo. No fluxo processual da prorrogação, já está previsto o envio ao TCU dos documentos relevantes após a consulta pública e antes da conclusão do processo.
62	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos. Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condicione-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.	Proposta gera grande rigidez para prorrogação de contratos. Além dos critérios de elegibilidade para prorrogação, o órgão ou entidade competente deverá fundamentar os benefícios de se realizar prorrogação em face de nova licitação. A prorrogação também trará as melhores práticas regulatórias que permitirão maior rigor para cumprimento das cláusulas contratuais.
63	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Determina um percentual mínimo (20%) de capacidade de transporte para terceiros a ser disponibilizada nas prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário.	A necessidade de adoção de obrigação de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros pode variar entre diferentes concessões. Por isso, a redação está aberta para avaliação pelo poder público a depender das condições específicas de cada malha.

Nº	Autor	Descrição	Análise
64	Deputado OSMAR SERRAGLIO	<p>Promove alterações no art. 6º da MP, que trata da prorrogação antecipada. No § 1º, diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada. No § 2º, II, acrescenta alínea para incluir no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original. Inclui novo parágrafo no art. 6º da MP, para prever que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.</p>	<p>O prazo estipulado para solicitação da prorrogação antecipada é adequado para realização dos estudos. Contratualmente, o concessionário já deve manter e realizar investimentos em todos os trechos pertencentes à concessão. É necessário buscar um equilíbrio tarifário e retorno do investimento para manter a concessão equilibrada e viável.</p>
65	Deputado OSMAR SERRAGLIO	<p>Impede a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos.</p>	<p>Proposta gera grande rigidez para prorrogação de contratos. Além dos critérios de elegibilidade para prorrogação, o órgão ou entidade competente deverá fundamentar os benefícios de se realizar prorrogação em face de nova licitação. A prorrogação também trará as melhores práticas regulatórias que permitirão maior rigor para cumprimento das cláusulas contratuais.</p>
66	Deputado OSMAR SERRAGLIO	<p>Prevê que a aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condicione-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.</p>	<p>A medida restringe a implementação da prorrogação, podendo inviabilizá-la na prática.</p>
67	Deputado OSMAR SERRAGLIO	<p>Diminui para 70% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.</p>	<p>A medida restringe a implementação da prorrogação, podendo inviabilizá-la na prática</p>

Nº	Autor	Descrição	Análise
68	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Inclui no conceito de prestação de serviço de transporte ferroviário adequado a manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes do contrato original.	A medida é extremamente restritiva e pode se mostrar antieconômica (especialmente o resgate de todos os trechos originais das concessões ferroviárias).
69	Deputado OSMAR SERRAGLIO	Prevê que compete ao proponente da antecipação da prorrogação demonstrar que a proposta oferece tarifas mais favoráveis aos usuários sem alteração do nível do serviço e que não há risco de agravamento tarifário durante a prorrogação. Ademais, prevê que, para a prorrogação antecipada, haverá repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), a revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso.	É necessário buscar um equilíbrio tarifário e retorno do investimento para manter a concessão equilibrada e viável.
70	Deputada JOZI ARAÚJO	Altera o art. 176 da Lei nº 6.404/76, para prever que "a empresa constituída na forma de sociedade anônima de natureza pública ou privada fica obrigada a proceder anualmente o inventário patrimonial com sua devida avaliação e depreciação" e que "a empresa que fizer a auditoria financeira e contábil fica impedida de realizar o inventário patrimonial e sua avaliação, mesmo que de maneira consorciada".	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP.
71	Deputado WEVERTON ROCHA	Altera o art. 16 da Lei nº 12.587/2012, para prever que, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP.

Nº	Autor	Descrição	Análise
72	Deputado AFONSO FLORENCE	Prevê que os investimentos incluídos com a prorrogação antecipada serão estritamente vinculados ao objeto da parceria.	A proposta contradiz a lógica do art. 9º e do art. 24 da MP.
73	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que as prorrogações e relícticas da MP também se aplicam às demais concessões de transporte vigentes.	A medida retira a força apreciativa do PPI para a relíctica e prorrogação dos contratos de parceria no setor de transportes.
74	Deputado AFONSO FLORENCE	Retira a menção à observância do cronograma de investimentos no tocante às diretrizes ambientais que devem constar dos estudos técnicos, quando exigíveis.	A redação original é mais adequada, pois permite que se faça a correspondência das licenças com a realização gradual dos investimentos.
75	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera a definição de "relíctica", para acrescentar que ela ocorrerá quando esgotadas todas as possibilidades de acordo para cumprimento das responsabilidades assumidas pelo concessionário no contrato de concessão.	A medida poderá permitir que se façam acordos que alterem, inclusive, as condições originais do contrato, que é o que não se pretende permitir pela MP (em razão do risco moral).
76	Deputado AFONSO FLORENCE	Dispõe que a MP estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relíctica dos contratos de parceria atualmente em vigor.	A MP deve permitir a adoção da prorrogação para contratos vigentes e futuros, como uma norma abstrata e geral.
77	Deputado AFONSO FLORENCE	Altera o § 1º do art. 25 da Lei nº 8.987/95, para prever que a concessionária possa contratar com terceiros apenas o desenvolvimento de atividades acessórias ao serviço concedido.	O tema não guarda pertinência temática com os assuntos da MP.
78	Deputado PAUDERNEY AVELINO	Inclui novo parágrafo ao art. 25 da MP, para dispor que caberá à AGU, em conjunto com o órgão/entidade competente, o acompanhamento do procedimento arbitral ou do procedimento alternativo de solução de controvérsias, bem como a autorização de acordos e transações envolvendo os direitos patrimoniais disponíveis.	As agências já contam com procuradorias especializadas, sendo os procuradores integrantes da AGU. De fato, a proposta alteraria a divisão interna de tarefas na AGU, definida pela própria instituição.
79	Deputado AFONSO FLORENCE	Determina medidas de transparéncia dos atos relativos às prorrogações e relícticas.	As comunicações sobre contratos de parceria seguem o que já dispõe a Constituição e a Lei 13.334/16.

Nº	Autor	Descrição	Análise
80	Senador RICARDO FERRAÇO	<p>Inclui o seguinte parágrafo ao art. 9º da MP: "Quando o órgão ou a entidade competente considere de interesse público e com o objetivo de assegurar a utilidade estrutural do sistema ferroviário do país, os prestadores de serviço de transporte ferroviário que tiverem mais de uma concessão em vigor não poderão requerer a prorrogação do prazo contratual se as obrigações assumidas neste contrato de concessão ou em outro contrato não estiverem cumpridas regularmente, salvo se a inadimplência seja tratada na renovação do prazo contratual ou a concessão do trecho seja obrigatoriamente submetida ao processo de rellicitação."</p> <p>Altera a redação do inciso II do art. 15, para prever que, no termo aditivo da rellicitação, conste a indenização pelo contratado em favor do órgão/entidade competente pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento de obrigações vencidas no trecho requerido para a rellicitação.</p>	<p>Proposta gera grande rigidez para prorrogação de contratos. Além dos critérios de elegibilidade para prorrogação, o órgão ou entidade competente deverá fundamentar os benefícios de se realizar prorrogação em face de nova licitação. A prorrogação também trará melhores práticas regulatórias que permitirão maior rigor para cumprimento das cláusulas contratuais. Na rellicitação está previsto o abatimento de eventual indenização devida, das multas e outras somas devidas pelo anterior contratado à Administração, muitas delas devidas por descumprimento de obrigações contratuais.</p>
81	Senador PAULO BAUER	<p>Dispõe que a possibilidade de o órgão/entidade competente buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor fica condicionada à restrição do investimento ao âmbito da malha sob responsabilidade do próprio concessionário.</p> <p>Prevê que os valores da compensação sejam utilizados para o investimento, diretamente pelos concessionários, em malha objeto de sua outorga.</p>	<p>Quando necessário, o órgão ou a entidade competente poderá propor soluções que ultrapassem o estrito escopo do objeto de parceria, de forma solucionar problemas para todo o sistema, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública</p>
82	Deputado EDINHO BEZ	<p>Suprime do art. 20 da MP, que determina que a exclusividade quanto ao objeto das concessões outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ dê-se nos termos do edital e do contrato.</p>	<p>A disposição da MP é importante para dar harmonia quanto à exigência do direito de passagem.</p>
83	Senador PAULO ROCHA	<p>Diminui para 80% a faixa final de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.</p>	<p>O parâmetro originalmente proposto se mostra razoável e sua restrição não traz benefícios para a qualidade dos serviços.</p>

Nº	Autor	Descrição	Análise
84	Senador PAULO ROCHA	Retira a expressão "quando couber" do inciso I do art. 10 da MP, de modo a sempre garantir a disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros.	A proposta retira a flexibilidade de se exigir a disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, conforme a real característica da via.
85	Senador PAULO ROCHA	Inclui novo inciso ao art. 4º da MP, para prever o conceito de "Investimento".	O conceito proposto restringe, por exemplo, o "investimento" em malhas <i>green field</i> (ao prever que somente poderia haver investimentos na infraestrutura "existente").
86	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui, no caput do art. 24 da MP, a possibilidade de compensação com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte rodoviário. Quanto ao setor ferroviário, retira do caput a expressa menção a haveres e deveres oriundos de fatos causados pela devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos. Quanto ao § 1º, passa a permitir a utilização dos valores do caput para novos investimentos em geral que sejam de interesse da administração pública. Quanto ao § 2º, passa a incluir na compensação do caput valores relacionados a multas e outros créditos já inscritos em dívida ativa da União.	A primeira parte da emenda é salutar, pois estende ao setor rodoviário direito assegurado ao setor ferroviário, o qual trará investimentos e reduzirá o passivo de processos administrativos de cobrança de multas. A segunda parte da emenda geraria insegurança jurídica, pois poderia afetar valores sub judice.
87	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Inclui dispositivo nas "Disposições Finais" para prever que as multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo contratado em contratos de parceria no setor rodoviário poderão ser convertidas em novos investimentos, sendo necessário, para tanto, a realização de um estudo técnico.	A proposta é conveniente, pois soa mais adequado que a compensação de haveres e deveres com posterior realização de investimentos seja alvo de estudo que fundamente a decisão, dando transparência ao ato.
88	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Diminui para 25% a faixa inicial de transcurso de prazo de vigência necessário para a prorrogação antecipada.	O intervalo originalmente proposto mostra-se razoável.
89	Deputado JOÃO CARLOS BACELAR	Suprime o inciso II do § 4º do art. 15 da MP. Assim, os acionistas da Sociedade de Propósito Específico (SPE) titulares de, no mínimo, 20% do capital votante não ficam proibidos de participar da rellicitação.	A disposição da MP é uma medida destinada a evitar o "risco moral" por parte dos anteriores concessionários.

Nº	Autor	Descrição	Análise
90	Deputado HERÁCLITO FORTES	Prevê que conste, no termo aditivo da rellicitação, a suspensão das obrigações de pagamento das contribuições ao sistema vencidas e vincendas.	A emenda pode premiar o mau comportamento das empresas que ofereceram propostas irreais apenas para ganhar a concessão, na expectativa de poder renegociar os contratos futuramente. Evitar que essas empresas possam ser favorecidas por esse comportamento é fundamental para aumentar a qualidade da disputa nas futuras licitações em nosso país.

Conclusão

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 752, de 2016, e de suas emendas. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Ficam prejudicadas as emendas 54 a 57 em função do disposto no parágrafo único do art. 43 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Com relação às emendas, voto pela aprovação das de nº 8, 10, 24, 33, 34, 35, 36, 37, 42, 47, 48, 49, 86 e 87, na forma do projeto de lei de conversão; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das emendas nº 1 a 7, 9, 11 a 23, 25 a 32, 38 a 41, 43 a 46, 50 a 53, 58 a 60 a 85, 88 a 90.

É o voto.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2017.

Deputado **SÉRGIO SOUZA**
Relator

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO À MEDIDA PROVISÓRIA 752 DE 2016

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relição dos contratos de parceria, definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e dá outras providências.

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

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

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

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

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

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

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

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

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

II - quanto às concessões ferroviárias, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de cinco anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por três anos ou das metas de segurança definidas no contrato, por quatro anos.

Art. 7º Os termos aditivos de prorrogação aos contratos de parceria deverão conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação de que trata o Art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

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

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

- II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;
- III - as estimativas de demanda;
- IV - a modelagem econômico-financeira;
- V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;
- VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; e
- VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

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

Art. 9º. Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; e

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

III – pela garantia contratual de capacidade mínima de transporte a terceiros outorgados pela ANTT, compatível com a demanda projetada, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, desde que por contrato prévio entre as partes.

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

§ 2º Os planos de investimentos pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

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

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I deste artigo será determinado ao contratado pelo Poder Concedente.

Art. 10. As prorrogações de que trata o art. 5º deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com os estudos referidos no art. 8º.

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

Art. 11. Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o Art. 8º e, quando for o caso, os documentos de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º, serão, com o termo aditivo de prorrogação contratual, encaminhado ao Tribunal de Contas da União.

Art. 12. No âmbito das prorrogações dos contratos de parcerias previstos nesta Lei e sempre com a finalidade de viabilizar os planos de investimento objeto das referidas prorrogações, os parceiros poderão contrair empréstimos, financiamentos, mútuos e outras dívidas, bem como oferecer em garantia os direitos emergentes da parceria e as ações representativas do controle do seu capital social e títulos e valores mobiliário que venha a emitir.

Parágrafo Único. O parceiro deverá dar ciência ao órgão ou entidade competente das operações referidas no caput em até 60 (sessenta) dias, de maneira a permitir ao órgão ou entidade competente realizar o monitoramento da capacidade financeira do parceiro, visando a sustentabilidade e continuidade da prestação do serviço público.

CAPÍTULO III

DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DOS CONTRATOS DE PARCERIA

Art. 13. Com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação dos serviços, o órgão ou a entidade competente poderá realizar, observadas as condições fixadas nesta Lei, a relíctitação do objeto dos contratos de parceria no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

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

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

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

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

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

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

IV – da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relíctitado, nos termos do art. 16.

V - das informações necessárias à realização do processo de relíctitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como

todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado.

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

§ 4º Não se aplicam aos contratos de parceria especificamente qualificados para fins de rellicitação, até sua conclusão, os regimes de recuperação judicial e extrajudicial previstos na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, exceto na hipótese prevista pelo § 1º do art. 20.

Art. 15. A rellicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 16 Ficam impedidos de participar do certame licitatório da rellicitação de que trata esta Lei:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18. O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos de que trata o art. 17 a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação, as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se prazo mínimo de quarenta e cinco dias para recebimento de sugestões.

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

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

§ 1º Persistindo o desinteresse de potenciais licitantes ou não concluído o processo de rellicitação no prazo de vinte e quatro meses, contados da data de qualificação de que trata o art. 2º, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando-se o sobrerestamento das medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processo de caducidade anteriormente instaurado, na forma da lei.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 21. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....

.....

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;

.....

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessárias à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.” (NR)

.....

“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....” (NR)

Art 22. As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, adequação, aprimoramento ou ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 23. Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

Art. 24. As disposições desta Lei não obstam nem alteram a condução, pelo órgão ou pela entidade competente, no exercício das suas competências regulatórias, dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro instaurados em contratos não alcançados pelo art. 2º ou em razão de eventos distintos daqueles previstos nesta Lei.

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

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

§ 3º Nos contratos de parceria do setor rodoviário, no exercício das atribuições previstas no caput deste artigo, os órgãos ou entidades competentes ficam autorizados a promover alterações nos programas de investimento previstos nos contratos de parceria de forma a adequá-los aos níveis atuais de demanda pelas obras ou serviços que estejam em desacordo com as projeções que orientam o respectivo edital, ou quando sua realização seja desnecessária para a manutenção dos níveis de serviço exigidos, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da relação mediante a aplicação dos fatores de redução ou incremento tarifário originalmente estabelecidos no contrato.

§ 4º As hipóteses de alteração autorizadas na conformidade do § 3º serão implementadas por acordo entre as partes, formalizado por termo aditivo ao contrato de parceria que deverá dispor sobre o novo cronograma de realização dos investimentos de ampliação de capacidade, mantidas as intervenções obrigatórias e especificações mínimas, as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos no edital e refletidos no contrato.

Art. 25. O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

Art. 26 O órgão ou a entidade competente fica autorizada a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relícticas do todo ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação do todo ou de partes resultantes da cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos respectivos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no art. 82, **caput**, inciso XVII, e § 4º, da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

Art. 27. Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, não arrendados, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

Art. 28. Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do Poder Concedente.

§ 1º A previsão de que trata o **caput** estará condicionada à apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexistência econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.

§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

Art. 29. Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos de parceria nos setores rodoviário e ferroviário.

§ 1º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** os valores já inscritos em dívida ativa da União.

§ 2º Os valores apurados com base no **caput** poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e sub concessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 3º A parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização.

§ 4º O órgão ou entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo se valer para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

Art. 30. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de parceria nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas à arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até vinte e quatro meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

Art. 32. Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuênciia do Poder Concedente, conforme regulamento.

Art. 33. Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo Único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o caput, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

Art. 34 As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil, e as entidades governamentais de fomento somente responderão a dano ambiental nos contratos de parceria, se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano causado.

Parágrafo único. As entidades referidas no caput serão subsidiariamente responsáveis por reparar o dano para o qual tenham contribuído, no limite da sua participação na ocorrência do referido dano.

Art. 35. Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado SÉRGIO SOUZA

Relator