



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

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

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

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

TOTAL DE EMENDAS: 90



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

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

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

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

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

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

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



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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL

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

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador José Pimentel
PT/CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA MODIFICATIVA

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador **José Pimentel**
PT/CE



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

MPV 752
00003

Data

Proposição

Medida Provisória nº 752/2016.

Autor

Deputado DIEGO ANDRADE

Nº do prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutivo global

Página

Artigo

Caput

Inciso

Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

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

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

.....

Art. 77

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado DIEGO ANDRADE	MG	PSD

DATA	ASSINATURA
29/11/16	



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador José Pimentel
PT/CE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no art. 25 o seguinte parágrafo:

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador **José Pimentel**
PT/CE



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE
EMENDAS**

MPV 752

00006
ENQUETA

DATA
30/11/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016

AUTOR
DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL (PDT/ES)

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o artigo 23 da Medida Provisória nº 752, de 2016, para que passe a constar a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL
PDT/ES

Brasília, 30 de novembro de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 752

00007 ETIQUETA

DATA
30/11/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016

AUTOR
DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL (PDT/ES)

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

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

“Art. 15

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

JUSTIFICATIVA

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

Nessa esteira, entendemos que está correta a previsão de relicitação do objeto dos contratos de parceria no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam

sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

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

Deputado SERGIO VIDIGAL
PDT/ES

Brasília, 30 de novembro de 2016.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MPV 752
00008

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

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

EMENDA MODIFICATIVA

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

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

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Sala da Comissão, 30 de novembro de 2016.

Deputado Pedro Fernandes
PTB/MA



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

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

EMENDA ADITIVA

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

"Art. 21.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

Sala da Comissão, 30 de novembro de 2016.

Deputado Pedro Fernandes
PTB/MA



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**MPV 752
00010**

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016

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

EMENDA ADITIVA Nº

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado Tenente Lucio



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752

00011 EMENDA Nº

/

DATA
30/11/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752 /2016

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ AGLUTINATIVA 3 ☐ SUBSTITUTIVA 4 ☐ MODIFICATIVA
5 ☒ ADITIVA

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

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA 752/2016

Inclua-se onde couber o seguinte dispositivo:

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Sala das sessões em, 30 de novembro de 2015.

30/11/2016
DATA

ASSINATURA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 2016

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

EMENDA ADITIVA

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

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

“Art.1º.....

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **JOÃO DERLY**



SENADO FEDERAL

MPV 752
00013

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016

Autor
DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA

nº do prontuário

1. ☐ Supressiva

2. ☐ Substitutiva

3.
Modificativa

4. (x) Aditiva

5. ☐ Substitutivo global

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

EMENDA Nº. - CN

Inclua-se onde couber a seguinte emenda:

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

"Art.180

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

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

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

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

JUSTIFICATIVA

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

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

Brasília/DF, 30/11/2016

JOÃO CARLOS BACELAR
PR/BA

MEDIDA PROVISÓRIA 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA Nº - CM

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Por sua vez, a Medida Provisória (MPV) nº 752, de 2016, nos casos de relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, que envolve concessões, permite que o novo contratado, aquele que assumirá a concessão relicitada, pague diretamente ao antigo concessionário a indenização de ativos não depreciados ou não amortizados a que esse último tem direito.

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

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

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

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

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

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

Sala das Comissões, 29 de novembro de 2016

Deputado FABIO GARCIA



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES
Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

“Art. 12.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES
Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

“Art. 14.

.....

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES
Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

“Art. 15.

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

“Art. 15.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES
Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

“Art. 16.

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES
Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

“Art. 22.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES
Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



EMENDA Nº

(à MP 752/2016)

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

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

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

Presidente da FRENLOG



MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016

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

EMENDA ADITIVA

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Sala da Comissão, em _____ de 2016.

Deputado LUIZ LAURO FILHO (PSB/SP)



MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016

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

EMENDA MODIFICATIVA

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

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

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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

Sala da Comissão, em

de 2016.

Deputado LUIZ LAURO FILHO (PSB/SP)



MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016

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

EMENDA ADITIVA

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado LUIZ LAURO FILHO (PSB/SP)

EMENDA Nº - CMMP

(à MPV nº 752, de 2016)

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

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

.....

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

.....

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

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão,

Senador **CIDINHO SANTOS**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00028

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 30/11/2016	Proposição Medida Provisória nº 752/2016			
AUTOR Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	Nº do Prontuário			
1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

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

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

Art. 5º

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

Art. 6º.

§ 2º.....

I - quanto às concessões rodoviárias:

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

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

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

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

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

a)

b)

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos em infraestrutura, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

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

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

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

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00029

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 30/11/2016	Proposição Medida Provisória nº 752/2016			
AUTOR Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	Nº do Prontuário			
1. ☒ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

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

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

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos em infraestrutura, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

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

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

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

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

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

cálculo desses tributos;

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

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

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

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

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00030

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 30/11/2016	Proposição Medida Provisória nº 752/2016			
AUTOR Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	Nº do Prontuário			
1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos em infraestrutura, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

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

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

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

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

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

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00031

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 30/11/2016	Proposição Medida Provisória nº 752/2016			
AUTOR Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ	Nº do Prontuário			
1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescenta dispositivos à Medida Provisória nº 752, de 24 de dezembro de 2016, para dispor sobre a responsabilidade das Concessionárias, nas **concessões de rodovias federais**, em implementar medidas relacionadas à segurança pública no trecho concedido.

Incluem-se, na Medida Provisória nº 752/2016, os arts. 24 e 25, renumerando os atuais arts. 24 e 25 e subsequentes:

Art. 24. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 18.....

Parágrafo único. No caso das concessões de rodovias federais, deverá conter a expressa responsabilidade das concessionárias quanto ao implemento de medidas relacionadas à segurança pública no trecho concedido, conforme diretrizes da Polícia Rodoviária Federal, em especial:

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

b) aquisição, instalação e manutenção de equipamentos destinados ao videomonitoramento das rodovias, com sistema de leitura automática de placas (OCR - Optical Character Recognition), telecomunicações, conectividade, interconectados com a rede de dados, em acordo com os

padrões estabelecidos pela Polícia Rodoviária Federal e sob coordenação desta.

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

“Art. 23.:

.....

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

.....” (NR)

Art. 31.:

.....

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

.....” (NR)

Art. 25 Aplicam-se as disposições contidas no parágrafo único do art. 18 e no inciso XVI do art. 23, ambos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, às prorrogações e relicitações de que trata esta Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Com a previsão legal, haverá maior segurança jurídica e estabilidade na atuação da Polícia Rodoviária Federal nas rodovias federais concedidas, assim como maior integração

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

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

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará as novas concessões, assim como as concessões que serão prorrogadas ou relicitadas, razão pela qual contamos com o apoio dos membros da comissão mista.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PSB/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752

00082^{ETA}

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

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

autor Deputado Domingos Sávio

n.º do prontuário

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

“ Art. 3º ,

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00033

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 01/12/2016	proposição Medida Provisória nº 752 de 2016			
Autor Deputado Nilson Leitão	nº do prontuário 405			
1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global				
Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				
Inclua-se o art. 12-C na Medida Provisória nº 752, de 2016: “Art. 12-C. Os concessionários de serviços ferroviários poderão transferir a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos Municípios interessados, desde que haja anuência do Poder Concedente, conforme regulamento” JUSTIFICAÇÃO Esta emenda permite o compartilhamento da infraestrutura ferroviária com autoridades municipais interessadas em desenvolver a atividade regionalmente, possibilitando a revitalização de trechos com baixa densidade de carga e baixo grau de utilização. Constitui oportunidade para municípios que almejem reativar o tráfego de forma local, sem prejudicar a equação econômico-financeira dos contratos de concessão e promovendo o desenvolvimento.				
PARLAMENTAR				



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00034**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

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

Autor Deputado Nilson Leitão	nº do prontuário 405
--	-------------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 752
00035

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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

Autor Deputado Nilson Leitão	nº do prontuário 405
-------------------------------------	-------------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

PARLAMENTAR

--



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

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

EMENDA MODIFICATIVA N.º _____

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

“Art. 10.....

.....

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

.....

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

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA ADITIVA N.º ____

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

“Art. 10

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016

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

EMENDA ADITIVA N.

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

“Art. 6º

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

“Art. 56.

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

I -



.....

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

“Art. 56.

1º -

.....

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

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

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

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

Sala da Comissão, em de de 2016 .

Deputado JULIO LOPES



MPV 752
00039

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

MEDIDA PROVISÓRIA nº 752, de 2016

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

EMENDA ADITIVA N.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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



A ideia da prorrogação antecipada é incluir investimentos, não previstos anteriormente na concessão, antes mesmo de seu final.

Nossa proposta é de que tais investimentos novos da prorrogação antecipada sejam garantidos por um seguro de pelo menos 30% do valor do investimento a depender dos riscos e da complexidade do projeto.

Note-se que colocando a seguradora como avaliadora do risco do investimento e garantidora, evita-se o surgimento de “elefantes brancos” e eleva-se a probabilidade da entrega da obra ao final de forma tempestiva.

Entendemos que o objetivo principal desta medida provisória, de incrementar a oferta de infraestrutura no país, se torna muito mais bem contemplado reforçando esta ideia do seguro garantia.

Em outras emendas, introduzimos esta mesma demanda de seguro garantia para os novos investimentos contemplados nas prorrogações antecipadas. Entendemos que a extensão do seguro garantia para de pelo menos 30% para os novos investimentos para estes dois casos, relitações e prorrogações antecipadas, conferem um novo regime de racionalidade econômica para estas concessões.

Sala da Comissão, em de de 2016 .

Deputado JULIO LOPES



2016-13046-emenda 2.docx



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

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

EMENDA ADITIVA N.º ____

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

“Art. 11.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA MODIFICATIVA N.º ____

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

“Art. 6º

§ 2º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA ADITIVA N.º _____

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



MPV 752
00043

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

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

EMENDA SUPRESSIVA N.º ____

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA ADITIVA N.º ____

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

“Art. 6º

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA MODIFICATIVA N.º ____

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

“Art. 10.....

.....

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

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

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

Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA MODIFICATIVA N.º _____

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

“Art. 24.....

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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



Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



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

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

EMENDA MODIFICATIVA N.º ____

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

“Art. 6º

§ 2º

II -

a)

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



Sala da Comissão, em de 2016.

Deputado JULIO LOPES



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
30/11/2016

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

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

“Art. 13. Com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação dos serviços, o órgão ou a entidade competente poderá realizar, observadas as condições fixadas nesta Medida Provisória, a relicitação do objeto dos contratos de parceria no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente, preservados os contratos privados em vigor, firmados entre o atual contratado e as sociedades empresárias que utilizam áreas comerciais e de prestação de serviços no espaços sob titularidade do atual contratado (concessionário).”

JUSTIFICAÇÃO

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

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

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
30/11/2016

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

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

“Art. 14º

§2º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
30/11/2016

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

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

“Art. 4º

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
30/11/2016

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

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

“Art. 4º

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
30/11/2016

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

Autor
Deputado Otavio Leite (PSDB/RJ)

N.º do prontuário
316

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

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

“Art. 14º

§2º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

PARLAMENTAR

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

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

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

.....

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

.....

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

Art. 2º Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, na Medida Provisória nº 752, de 2016:

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador IVO CASSOL

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Sala da Comissão,

Deputado Sérgio Souza
PMDB/PR

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

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

“Art. 10. (...)

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

[Digite aqui]

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

Sala da Comissão,

Deputado Sérgio Souza
PMDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº
(à MPV nº 752, de 2016)

Altera a redação do art. 10, I, da Medida Provisória nº 752, de 2016:

Art. 10 (...)

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

[Digite aqui]

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

Sala da Comissão,

Deputado Sérgio Souza
PMDB/PR

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

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

“Art.

6º

...

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

[Digite aqui]

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

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

Sala da Comissão,

Deputado Sérgio Souza
PMDB/PR

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

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

“Art. 24.

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

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

JUSTIFICATIVA

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

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

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

TEREZA CRISTINA
PSB/MS

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

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

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

§ 1º

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

JUSTIFICATIVA

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

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

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

TEREZA CRISTINA

PSB/MS

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

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

“Art. 7º

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

JUSTIFICATIVA

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

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

Sala das Sessões, XX de XX de 2016.

TEREZA CRISTINA
PSB/MS

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA N.º

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **PAUDERNEY AVELINO**
DEMOCRATAS/AM

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 5º

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 10

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

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 6º

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

.....

§ 2º.....

II.....

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 5º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 5º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 6º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 6º

§ 2º.....

II.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA _____

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

“Art. 6º

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Brasília, 01 de dezembro de 2016

Deputado Osmar Serraglio (PMDB/PR)

EMENDA ADITIVA Nº _____
(à MPV 752/2016)

Inclua-se, no capítulo das disposições finais, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. ____ A Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, passa a vigorar acrescido, em seu artigo 176, dos seguintes parágrafos:

“Art. 176

.....

§8º A empresa constituída na forma de sociedade anônima de natureza pública ou privada fica obrigada a proceder anualmente o inventário patrimonial com sua devida avaliação e depreciação.

§9º A empresa que fizer a auditoria financeira e contábil fica impedida de realizar o inventário patrimonial e sua avaliação, mesmo que de maneira consorciada.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda vem ao encontro da transparência, da qualidade das informações contábeis e da harmonização da lei com as normas internacionais de contabilidade. Materializa, em Lei, o que apregoa a Portaria nº 184, de 25 de agosto de 2008, do Ministério da Fazenda, para demonstrações contábeis do setor público, mas que devem ser seguidas pelo setor privado a bem da minoração de erros de interpretação, avaliação e compreensão, melhora da credibilidade da informação.

Mérito maior e que obriga que o balanço patrimonial seja realizado por empresa dispar das que elaboram as demais demonstrações financeiras, relacionadas nos incisos do artigo 176, da Lei nº 6.404/1976, evitando assim, que dados de avaliação patrimonial sejam mascarados para refletir resultados satisfatórios de empresas em dificuldades.

Não menos importante é a obrigatoriedade de constar no inventário patrimonial o valor do bem e de sua depreciação, tendo-se assim o valor real do bem na data do inventário, gerado por profissionais independentes dos profissionais envolvidos nas demais escriturações.

Ante o exposto, solicito o apoio dos Nobres Pares para aprovação da emenda, que é de fundamental relevância para o aprimoramento de nossas normas contábeis e de convergência para as normas internacionais, exigência cada vez maior devido ao acelerado processo de globalização da economia.

Sala das Sessões,

JOZI ARAÚJO
Deputada Federal



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 752

00071 ETIQUETA

DATA
30/11/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, de 2016

AUTOR
Weverton Rocha

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
1º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta-se onde couber na Medida Provisória 752 de 2016, a inclusão do § 3º no art. 16 da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

“Art. 16 (...).

§ 1º (...).

§ 2º (...).

§ 3º No âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.

JUSTIFICATIVA

Atualmente, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios públicos constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano ficam sob responsabilidade da União, o que prejudica a organização local para concessão de descontos para estudantes. Essa emenda pretende resolver esta questão deixando a cargo dos municípios tal responsabilidade.

Brasília, 30 de novembro de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00072

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ____ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique o Art. 6º da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, estritamente vinculados ao objeto da parceria, observado o disposto no art. 3º.”

JUSTIFICAÇÃO

É importante que qualquer novo investimento acordado na prorrogação esteja estritamente vinculado ao objeto da parceria, para que não se faça uso deste novo instrumento para desestimular novos contratos e novas parcerias. A utilização indiscriminada deste novo instrumento poderá levar à multiplicação injustificável de prorrogações e a abusos indesejáveis, que ofendam o interesse público e a probidade administrativa.

Assim, contamos com o apoio dos nobres pares, para a incorporação da presente Emenda.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00073

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique o Art. 2º da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º As prorrogações e as recilitações de que trata esta Medida Provisória, se aplicam a empreendimentos públicos especificamente qualificados para este fim no Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, e às demais concessões de transportes vigentes.”

JUSTIFICAÇÃO

Com a falta de um Marco Regulatório para os transportes, as regras sempre foram definidas em cada edital, nem sempre parametrizadas segundo os mesmos critérios. Da mesma forma, as obras relacionadas nos contratos de concessão, nem sempre se mantêm com a mesma importância ou necessárias ao longo do tempo da concessão, geralmente 25 ou 30 anos. Mudanças na conjuntura econômica, política e social poderá em determinadas situações alterar a relevância das obras definidas à época da licitação, ou até criar a necessidade de novos projetos e novas soluções para atender às necessidades atuais. Esta emenda, tem por objetivo ampliar para as concessões de transportes vigente, mesmos sem constar no PPI, a possibilidade da inclusão de novas obras, não previstas no contrato original, no sentido da melhoria dos serviços para os seu usuários

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00074

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE –PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ____ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o Art. 8º, § 1º, V, e o Art. 16, § 1º, V, da Medida Provisória 752/2016, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º ...

§ 1º ...

...

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis;”

.....

Art. 16. ...

§ 1º ...

...

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis;”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de Emenda retira o termo “observado o cronograma de investimentos”, da redação atual da MP, uma vez que este é sempre um aspecto a se observar em todas as fases dos processos de prorrogação e relicitação dos contratos, e não apenas em relação às diretrizes ambientais.

Assim, contamos com o apoio dos nobres pares, para a incorporação da presente Emenda.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00075

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ____ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o inciso III, do Art. 4º, da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º
.....

III- relicitação - procedimento que compreende a extinção dos contratos de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim, quando esgotadas todas as possibilidades de acordo para cumprimento das responsabilidades assumidas pelo concessionário no contrato de concessão.”

JUSTIFICAÇÃO

Quando da assinatura do contrato de concessão, o concessionário assume responsabilidades junto ao poder concedente, com critérios estabelecidos previamente no edital e definidos em cronograma de ações. O não cumprimento destes, permitirá ao Poder Concedente a aplicação de sanções, multas e até o rompimento do contrato. O objetivo desta Emenda é garantir que a relicitação só aconteça quando ficar comprovado que o concessionário não tem efetivamente condições de cumprir seus compromissos assumidos no contrato.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00076

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE –PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ____ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o Art. 1º da Medida Provisória 752/2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICAÇÃO

Conforme dito na Exposição de Motivos, as propostas previstas nesta MP (prorrogação e relicitação), relativas às parcerias, são de caráter excepcional, para introduzir inovações em relação aos atuais contratos em vigor que apresentem problemas. Está expresso na Exposição de Motivos: “Os projetos a serem cobertos são os que já estão em andamento e com histórico de receitas conhecido”.

Assim, a presente emenda pretende adaptar o texto a esta diretriz exposta pelo próprio Poder Executivo.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00077

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber um novo artigo na Medida Provisória 752/2016, com a seguinte redação:

“Art. ... O § 1º, do art. 25, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades acessórias ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.”

JUSTIFICAÇÃO

A atual legislação das concessões prevê um rol muito ampliado das possibilidades de terceirização das atividades das concessionárias, em nítido conflito com as leis trabalhistas, gerando conflitos judiciais. A Emenda procura restaurar o padrão da terceirização que vigora atualmente na legislação trabalhista.

Assim, contamos com o apoio dos nobres pares, para a incorporação da presente Emenda.

PARLAMENTAR

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

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

EMENDA N.º

Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 25 da Medida Provisória nº 752, de 2016:

“§ 6º Caberá à Advocacia-Geral da União acompanhar o procedimento arbitral ou processo alternativo de solução de controvérsias e autorizar os acordos e transações deles resultantes envolvendo os direitos patrimoniais disponíveis a que se refere o caput, em conjunto com a autoridade ou órgão competente, nos termos do Art. 1º da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997 e do § 2º do Art. 1º da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996. “

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997, atribui ao Advogado-Geral da União a competência de autorizar a realização de acordos ou transações para prevenir ou terminar litígios, inclusive os judiciais.

Por sua vez, o § 2º do Art. 1º da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, que dispõe sobre arbitragem, prevê que a realização de acordos e transações é de competência da autoridade ou órgão da administração pública que celebrar a convenção de arbitragem – no caso da MP 752, de 2016, tratar-se-ia dos mesmos órgãos a promover as prorrogações ou relicitações.

Assim, esta emenda visa a garantir a participação da Advocacia-Geral da União – AGU nas tratativas e acordos realizados por meio de arbitragem. O uso deste mecanismo é uma inovação prevista no texto original da Medida Provisória para promover maior celeridade à resolução de controvérsias envolvendo as concessionárias e a União.

Por meio da participação da AGU, pretende-se evitar a concentração excessiva de poder decisório no âmbito da Administração Pública e mitigar riscos de captura regulatória ou de atos lesivos ao interesse público.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **PAUDERNEY AVELINO**
DEMOCRATAS/AM



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00079

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

Autor
DEPUTADO AFONSO FLORENCE – PT/BA

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se onde couber, na Medida Provisória 752/2016, novo artigo com a seguinte redação:

“Art. ... Serão publicados nos meios de comunicação oficiais, bem como enviados pelo órgão público competente à CI - Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado e à CFFC - Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, até 7 dias após a sua concretização, os seguintes documentos e informações:

- I- o ato de qualificação do contrato de parceria para a relicitação;
- II- a proposta ou pedido de prorrogação contratual formalizado por qualquer das partes da parceria;
- III- o início das tratativas com os contratados, para eventual prorrogação ou relicitação;
- IV- os estudos submetidos a consulta pública, relativos a propostas de prorrogação e relicitação;
- V- o termo aditivo das prorrogações e relicitações.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem o objetivo de promover a transparência dos atos destinados às prorrogações e relicitações. Como se tratam de duas inovações no campo administrativo, é importante que a sociedade e o Legislativo acompanhem e avaliem periodicamente os atos previstos na Emenda, a fim de que tais institutos cumpram o objetivo e o interesse público a que se destinam.

PARLAMENTAR

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 752, de 2016)

Inclua-se o §3º ao art. 9º; e o inciso II ao art. 15, renumerando-se os demais incisos, da Medida Provisória nº 752, de 2016:

‘Art. 9º.....

.....

§ 3º Quando o órgão ou a entidade competente considere de interesse público e com o objetivo de assegurar a utilidade estrutural do sistema ferroviário do país, os prestadores de serviço de transporte ferroviário que tiverem mais de uma concessão em vigor não poderão requerer a prorrogação do prazo contratual se as obrigações assumidas neste contrato de concessão ou em outro contrato não estiverem cumpridas regularmente, salvo se a inadimplência seja tratada na renovação do prazo contratual ou a concessão do trecho seja obrigatoriamente submetida ao processo de relicitação.’

‘Art. 15.....

.....

II – a indenização pelo contratado em favor do Órgão ou entidade competente pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento de obrigações vencidas no trecho requerido para a relicitação;

..... (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta busca exigir o cumprimento das obrigações assumidas pelos prestadores de serviço em qualquer contrato de concessão como pré-requisito para a prorrogação dos contratos de parceria ou para a relicitação do objeto dos contratos de parceria.

Convicto da relevância desta proposta, pedimos o apoio de nossos Pares.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à Medida Provisória nº 752, de 2016)

Dê-se aos arts. 9º e 24 da Medida Provisória nº 752, de 2016, a seguinte redação:

“**Art. 9º** Para efeito da aplicação do disposto neste Capítulo aos contratos de parceria no setor ferroviário, o órgão ou a entidade competente poderá buscar a resolução de questões operacionais e de entraves logísticos para o setor, desde que o investimento fique restrito ao âmbito da malha sob responsabilidade do próprio concessionário.

.....”

“**Art. 24.**

§ 1º Os valores apurados com base no *caput* poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários, em malha objeto de sua outorga.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Um dos maiores objetivos desta Medida Provisória é permitir que as atuais concessionárias de ferrovias possam quitar obrigações devidas para com a União por meio de reinvestimentos no próprio setor.

Trata-se de medida sensata que tem o condão de ampliar os recursos hoje disponíveis para o setor, além de, provavelmente, aplicá-los de forma bem mais eficiente do que a hipótese de a União investi-los diretamente.

Essa medida, contudo, não é a panaceia para todos os males que aflige o setor. De fato, a premissa de que os investimentos serão bem

realizados somente pode ser admitida para o caso das ferrovias que estejam sob a responsabilidade das próprias concessionárias, uma vez que elas serão também beneficiárias diretas desses mesmos investimentos.

Entretanto, no caso do investimento em malhas que não fazem parte do objeto de sua concessão, e que podem, até mesmo, vir a ser concedidas a grupos que, no futuro, venham a lhes fazer concorrência direta, cria-se o estímulo a que as obras não sejam realizadas com a qualidade que se faz necessária.

De fato, se hoje já é extremamente difícil à União fiscalizar as obras que contrata, imagine-se o quanto essa tarefa estará dificultada em uma hipótese em que a executante tenha ainda o desestímulo de estar criando as condições necessárias para a entrada de outro concorrente ao seu negócio.

Nesse sentido, nossa emenda visa a permitir que a quitação dos investimentos somente possa ser realizada em sua própria malha concedida.

Por esse motivo, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala da Comissão,

Senador PAULO BAUER



CONGRESSO NACIONAL

MPV 752
00082**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

Data: 01/12/2016	Proposição: Medida Provisória nº 752, de 2016			
Autor: Deputado EDINHO BEZ – PMDB/SC			Nº Prontuário:	
1 ☒ Supressiva	2. ☐ Substitutiva	3. ☐ Modificativa	4. ☐ Aditiva	5. ☐ Substitutiva Global
Página:	Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:

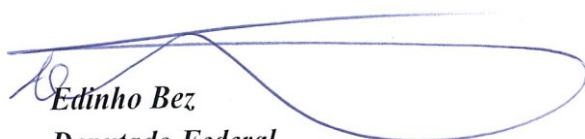
TEXTO

Suprima-se o art. 20, da Medida Provisória nº 752, de 2016, que alterou a redação do art. 34-A da Lei nº 10.233/2011. Supressão de dispositivo que flexibiliza o direito à exclusividade dos concessionários e subconcessionários.

JUSTIFICAÇÃO

Da segurança jurídica para a realização dos investimentos que serão pactuados por ocasião da assinatura dos aditivos de prorrogação antecipada. A remuneração dos referidos investimentos está relacionada à possibilidade de explorá-los pelo prazo estabelecido na avença, sem o qual não se faz possível a amortização.

Assinatura


Edinho Bez
Deputado Federal

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao parágrafo 1º, do Art. 6º da Medida Provisória 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

.....

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

JUSTIFICATIVA:

Seria contrário ao interesse público prorrogar um empreendimento cujo o período para término do contrato seja superior a 80 por cento. Via de regra, há melhores chances de

conseguir condições melhores com um novo processo de licitação,
submetido à concorrência, do que a simples prorrogação.
A redução do prazo atende melhor ao propósito.

Sala das Sessões,

de 2016.

Senador Paulo Rocha
PT/PA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inc. I do Art. 10, da Medida Provisória 752, de 2016, a seguinte redação:

“Art.

10.....

.....

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

JUSTIFICATIVA:

A disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros deve ser garantida sempre, e não quando for conveniente ao concessionário.

Sala das Sessões,

de 2016.

Senador Paulo Rocha
PT/PA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2016

EMENDA ADITIVA

Insira-se no art. 4º da Medida Provisória 752, de 2016 o seguinte inciso IV:

“Art.

4º.....

.....

.....

.....

IV – Investimento – intervenções na infraestrutura existente que garanta a expansão da capacidade e não a mera manutenção da infraestrutura existente.”

JUSTIFICATIVA:

Deve ser garantido que na eventual prorrogação de contratos seja garantido como contrapartida a expansão da infraestrutura existente, e

não a mera manutenção. Caso contrário, não será do interesse público tal ato.

Sala das Sessões, de 2016.

Senador Paulo Rocha

PT/PA



SENADO FEDERAL

MPV 752
00086

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016

Autor
DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA

nº do prontuário

1. ☐ Supressiva

2. ☐ Substitutiva

3.
Modificativa (x)

4. Aditiva

5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo Inclusão 24	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	-----------------------	-----------	--------	--------

EMENDA Nº. - CN

Pela presente Emenda, propõe-se a modificação do inciso art. 24 e parágrafos, cuja redação passa a ser a seguinte:

Art. 24. Ficam a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária com concessionários e subconcessionários dos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário.

§ 1º Os valores apurados com base no caput poderão ser utilizados para novos investimentos, de interesse da administração pública.

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

JUSTIFICATIVA:

O texto original do dispositivo possibilitava a compensação de haveres e deveres de natureza não tributária apenas por concessionários e subconcessionários de serviços públicos do setor ferroviário.

Esta discriminação é frontalmente contrária ao princípio da isonomia, inscrito no art. 5º da Constituição Federal e cláusula pétrea da Carta Magna de 1988. Assim, não há justificativa plausível para a concessão de um claro benefício a apenas um setor

econômico – o composto pelos concessionários e subconcessionários de ferrovias – e em detrimento de outro, isto é, o rodoviário.

Afinal, trata-se, em ambos os casos, de serviços públicos regidos pela mesma legislação, regulados e fiscalizados pela mesma Agência Reguladora, razão pela qual não é possível a criação de regimes jurídicos diferenciados para a compensação dos deveres e haveres de que trata o caput.

De resto, é importante, neste contexto, que se franqueie a possibilidade da conversão de tais deveres e haveres em novos investimentos, a serem definidos caso a caso pelos entes públicos e privados envolvidos, sempre em respeito aos princípios constitucionais da Administração Pública, contidos no art. 37 da CF.

Por fim, é medida que promove o interesse público a criação de hipótese excepcional, por intermédio da qual se confira a possibilidade de compensação de multas ou créditos já inscritos em dívida ativa, caso já tenha sido celebrado, em âmbito judicial, acordo entre, de um lado, a União e suas entidades, e, de outro, a concessionária.

Brasília/DF, 30/11/2016

JOÃO CARLOS BACELAR
PR/BA



SENADO FEDERAL

MPV 752
00087

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016

Autor
DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA

nº do prontuário

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

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

EMENDA Nº. - CN

Inclusão de novo artigo no Capítulo IV – Disposições Finais:

“ As multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo contratado em contratos de parceria no setor rodoviário poderão ser convertidas em novos investimentos.

Parágrafo único. Para a conversão prevista no *caput*, deverá ser desenvolvido estudo técnico do qual conste a adequação da inclusão de novos investimentos no contrato de parceria bem como a identificação dos investimentos a serem incluídos.”

JUSTIFICATIVA:

A conversão das multas acumuladas pelos concessionários em novos investimentos, em determinados casos, pode se mostrar como sendo a medida mais adequada para o interesse público.

Por um lado, a conversão em novos investimentos estimula o adimplemento pelo concessionário em relação às penalidades aplicadas. O concessionário passa a ter o dever de executar os novos investimentos, de acordo com o cronograma estabelecido, sujeitando-se à fiscalização desempenhada pelo poder concedente.

Por outro lado, novos investimentos repercutem diretamente em maiores benefícios para os usuários. Enquanto que as multas reverterem ao erário, sem reflexos diretos para os usuários do trecho a que se refere as multas aplicadas, os novos investimentos reverterem diretamente para o trecho de rodovia em que se observou o descumprimento contratual. Ou seja, aqueles mesmos usuários que possivelmente foram prejudicados pelo inadimplemento do concessionário serão beneficiados pelos novos investimentos a serem executados.

Porém, a conversão de multas em novos investimentos não pode ser feita de modo amplo e em qualquer caso. Por isso, propõe-se como requisito para a conversão o desenvolvimento de estudo técnico no qual seja evidenciada a necessidade de inclusão de novos investimentos no contrato de parceria em questão bem como a identificação dos investimentos que serão incluídos.

Com isso, procura-se obter a melhor solução para o atendimento do interesse público, com a inclusão no empreendimento de novos investimentos aptos a atender mais adequadamente os interesses dos usuários.

Brasília/DF, 30/11/2016

JOÃO CARLOS BACELAR
PR/BA



SENADO FEDERAL

MPV 752
00088

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 752/2016

Autor
DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR – PR/BA

nº do prontuário

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

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

EMENDA Nº. - CN

Propõe-se que o art. 6º, §1º, passe a ter a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA:

O decurso mínimo de cinquenta por cento do prazo originalmente estipulado pode se mostrar inadequado para delimitar as hipóteses em que será cabível a prorrogação antecipada.

A prorrogação pode se manifestar como sendo adequada inclusive em contratos que se encontrem em estágios anteriores de execução. Não é necessário aguardar-se o decurso de cinquenta por cento do prazo da concessão. O prazo, por si só, não é medida suficiente para aferir a adequação da prorrogação. Tanto assim é que outros dispositivos da MP já consagram outros requisitos para a prorrogação antecipada, tal como a execução de percentual mínimo das obras obrigatórias exigíveis até a apresentação da proposta de prorrogação antecipada.

Com o decurso de um quarto do prazo original do contrato de concessão, já houve tempo suficiente para se aferir se o concessionário tem condições de executar adequadamente o contrato e se a prorrogação é medida adequada para o empreendimento, considerando-se especialmente a necessidade de inclusão de novos investimentos. Aguardar-se até que tenha transcorrido cinquenta por cento do prazo original pode não ser adequado para implementarem-se estas alterações.

Assim, como medida que reflete a melhor aplicação do interesse público à mutabilidade dos contratos de concessão, propõe-se que já a partir do decurso de vinte e cinco por cento do prazo original seja possível propor-se a prorrogação

antecipada da concessão, observando-se os demais requisitos já previstos na MP 752.

Brasília/DF, 30/11/2016

JOÃO CARLOS BACELAR
PR/BA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
30/11/2016

Medida Provisória nº752/2016

Autor
JOÃO CARLOS BACELAR PR/BA

Nº do Prontuário

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o § 4º do art. 15:

Art. 15.

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

PARLAMENTAR

Brasília, 30/12/2016

JOÃO CARLOS BACELAR

PR/BA

EMENDA Nº

(à MP nº 752, de 2016)

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

(...)

II- a suspensão das obrigações de investimento **e de pagamento das contribuições aos sistema vencidas e** 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.

JUSTIFICATIVA

A inclusão faz-se necessária como forma de suspender as obrigações pecuniárias principais do contrato de concessão, destinando e focando os recursos para manutenção da prestação do serviço público, garantindo eficiência e segurança.

Brasília, 1º de dezembro de 2016.

Deputado Federal HERÁCLITO FORTES

PSB/PI