



CONGRESSO NACIONAL

VETO Nº 14, DE 2017

Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (oriundo da Medida Provisória nº 752, de 2016), que "Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995".

Mensagem nº 184 de 2017, na origem
DOU de 06/06/2017

Protocolização na Presidência do SF: 06/06/2017
Prazo no Congresso: 05/07/2017

DOCUMENTOS:

- [Mensagem](#)
- [Autógrafo da matéria vetada](#)

DCN de 08/06/2017



[Página da matéria](#)

DISPOSITIVOS VETADOS

- "caput" do art. 12
- parágrafo único do art. 12
- "caput" do inciso XVII do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 28 do projeto
- alínea "a" do inciso XVII do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 28 do projeto
- alínea "b" do inciso XVII do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 28 do projeto
- alínea "c" do inciso XVII do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 28 do projeto
- inciso XVI do "caput" do art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 28 do projeto
- inciso IX do "caput" do art. 31 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 28 do projeto
- art. 29
- "caput" do art. 35
- parágrafo único do art. 35

Mensagem nº 184

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público e inconstitucionalidade, o Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/16), que Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995”.

Ouvido, o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão manifestou-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

Art. 12

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

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

Razões dos vetos

“Os dispositivos podem vulnerar a parceria, ao retirar, do arcabouço atualmente vigente, a diretriz de que os direitos emergentes dados em garantia tenham como limite o não comprometimento da operacionalização e da continuidade da prestação do serviço. Além disso, dispensam a anuência prévia da entidade reguladora, previamente à celebração do contrato de dívida”.

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a Advocacia-Geral da União e o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, acrescentaram veto aos dispositivos a seguir transcritos:

Arts. 28 e 29

“Art. 28. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 18.
.....

XVII – nos casos de concessão de rodovias federais, 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 e conectividade, interconectados com a rede de dados, em conformidade com os padrões estabelecidos pela Polícia Rodoviária Federal e sob coordenação desta;

c) destinação, à Polícia Rodoviária Federal, de verba de reaparelhamento, que poderá, 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, às disposições que descrevam a forma de atendimento ao disposto no inciso XVII 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 inciso XVII do art. 18, bem como a ações de correção de problemas de engenharia que estejam colocando em risco a segurança do trânsito.

.....” (NR)

Art. 29. Aplicam-se as disposições contidas no inciso XVII 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 Lei.”

Razões dos vetos

“Não se vislumbra possível responsabilizar concessionário de rodovia federal pelo custeio, ainda que indireto, da manutenção e funcionamento de órgão integrante do Poder Executivo Federal, cabendo à União organizá-lo e mantê-lo. Além disso, os

dispositivos transferem para o custo da concessão (e consequentemente ao usuário, mediante tarifa) o exercício do poder de polícia administrativa do Estado. Por fim, transformam a Polícia Rodoviária Federal, indevidamente, em interveniente no contrato de concessão, sendo o papel de poder concedente ora exercido, por força de lei, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.”

A Advocacia-Geral da União acrescentou, ainda, veto ao seguinte dispositivo:

Art. 35

“Art. 35. As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil e as entidades governamentais de fomento somente responderão por dano ambiental nos contratos de parceria se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano ocorrido.

Parágrafo único. As entidades referidas no **caput** deste artigo serão subsidiariamente responsáveis pela reparação do dano para o qual tenham contribuído, no limite de sua participação na ocorrência do referido dano.”

Razões do veto

“O dispositivo apresenta inconstitucionalidade formal, por configurar situação de impertinência temática ao objeto inicial da Medida Provisória, vedada segundo decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal em julgamento de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI STF 5127/DF).”

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 5 de junho de 2017.

* PROJETO A QUE SE REFERE O VETO

Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017
(oriundo da MPV nº 752/2016)

Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 2º A prorrogação e a relicitação de que trata esta Lei aplicam-se apenas a empreendimento público prévia e especificamente qualificado para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Art. 3º O ministério ou a agência reguladora, na condição de órgão ou de entidade competente, adotará no contrato prorrogado ou relicitado as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

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

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

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

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

CAPÍTULO II DA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE PARCERIA

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

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

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, o pedido de prorrogação contratual deverá ser manifestado formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) meses, contados do término do contrato originalmente firmado.

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

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

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas no contrato de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre 50% (cinquenta por cento) e 90% (noventa por cento) do prazo originalmente estipulado.

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

I – quanto à concessão rodoviária, a execução de, no mínimo, 80% (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;

II – quanto à concessão ferroviária, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de 5 (cinco) anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 (três) anos, ou das metas de segurança definidas no contrato, por 4 (quatro) anos.

Art. 7º O termo aditivo de prorrogação do contrato de parceria deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação referida no art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

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

- I – o programa dos novos investimentos, quando previstos;
- II – as estimativas dos custos e das despesas operacionais;
- III – as estimativas de demanda;
- IV – a modelagem econômico-financeira;
- V – as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;
- VI – as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII – os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.

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

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

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

II – pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimento, a serem pactuados entre as partes;

III – pela garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se o direito de passagem, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

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

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

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

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I do **caput** deste artigo será determinado ao contratado pelo poder concedente.

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

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de 45 (quarenta e cinco) dias para recebimento de sugestões.

Art. 11. Encerrada a consulta pública, serão encaminhados ao Tribunal de Contas da União o estudo de que trata o art. 8º desta Lei, os documentos que comprovem o cumprimento das exigências de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º desta Lei, quando for o caso, e o termo aditivo de prorrogação contratual.

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

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

CAPÍTULO III DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE PARCERIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4º Não se aplicam ao contrato de parceria especificamente qualificado para fins de relicitação, até sua conclusão, os regimes de recuperação judicial e extrajudicial previstos na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, exceto na hipótese prevista no § 1º do art. 20 desta Lei.

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 16. São impedidos de participar do certame licitatório da relicitação de que trata esta Lei:

I – o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico (SPE) responsável pela execução do contrato de parceria;

II – os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de relicitação.

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

I – em consórcios constituídos para participar da relicitação;

II – no capital social de empresa participante da relicitação;

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

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

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

I – o cronograma de investimentos previstos;

II – as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III – as estimativas de demanda;

IV – a modelagem econômico-financeira;

V – as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI – as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII – o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados.

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

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

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

Art. 18. O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos de que trata o art. 17 desta Lei a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, e fixará prazo de no mínimo 45 (quarenta e cinco) dias para recebimento de sugestões.

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

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

§ 1º Se persistir o desinteresse de potenciais licitantes ou não for concluído o processo de relicitação no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contado da data da qualificação referida no art. 2º desta Lei, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando o sobrestamento das medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processo de caducidade anteriormente instaurado, na forma da lei.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI).

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

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

“Art. 24.

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

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

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

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

Art. 24. O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

Art. 25. O órgão ou a entidade competente é autorizado a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados.

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

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

I – a incorporação da totalidade ou de partes resultantes de cisão de outros contratos de parceria;

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

III – a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV – o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

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

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

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

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de

capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

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

Art. 26. Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

Art. 27. Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do poder concedente.

§ 1º Para os fins do disposto no **caput** deste artigo, exige-se a apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

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

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

Art. 28. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 18.

.....
XVII – nos casos de concessão de rodovias federais, 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 e conectividade, interconectados com a rede de dados, em conformidade com os padrões estabelecidos pela Polícia Rodoviária Federal e sob coordenação desta;

c) destinação, à Polícia Rodoviária Federal, de verba de reaparelhamento, que poderá, 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, às disposições que descrevam a forma de atendimento ao disposto no inciso XVII 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 inciso XVII do art. 18, bem como a ações de correção de problemas de engenharia que estejam colocando em risco a segurança do trânsito.

.....” (NR)

Art. 29. Aplicam-se as disposições contidas no inciso XVII 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 relitações de que trata esta Lei.

Art. 30. São a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

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

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

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

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

Art. 31. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 32. 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 24 (vinte e quatro) meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

Art. 33. Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do poder concedente, conforme regulamento.

Art. 34. Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

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

Art. 35. As instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil e as entidades governamentais de fomento somente responderão por dano ambiental nos contratos de parceria se comprovado dolo ou culpa, bem como a relação de causalidade entre sua conduta e o dano ocorrido.

Parágrafo único. As entidades referidas no **caput** deste artigo serão subsidiariamente responsáveis pela reparação do dano para o qual tenham contribuído, no limite de sua participação na ocorrência do referido dano.

Art. 36. Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

* Dispositivos vetados em destaque