



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 800**, de 2017, que *"Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Hugo Leal (PSB/RJ)	001; 012; 026
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	002; 003
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	004; 005; 006; 007; 021
Senador José Pimentel (PT/CE)	008; 009; 010; 011
Senador Eduardo Amorim (PSDB/SE)	013
Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	014; 015; 016
Deputado Federal João Gualberto (PSDB/BA)	017
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PV/ES)	018; 019; 020; 024
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	022
Senador Telmário Mota (PTB/RR)	023
Senador José Medeiros (PODE/MT)	025
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	027; 028; 029; 030
Senador Ronaldo Caiado (DEM/GO)	031
Deputado Federal José Guimarães (PT/CE)	032; 033; 034

**TOTAL DE EMENDAS: 34**

**DESPACHO:** Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória nº 800, de 2017



[Página da matéria](#)



## COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

### EMENDA ADITIVA Nº /2017

Acrescenta dispositivos à Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro 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 800, de 2017, os arts. 3º e 4º, renumerando o atual art. 3º para art. 5º:

Art. 3º 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 previstos 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 em conjunto pela Polícia Rodoviária Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres;*

*c) execução de ações de publicidade e educação de trânsito em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal;*

*d) verba anual de reaparelhamento destinada à Polícia Rodoviária Federal, com vistas a suprir as demandas por equipamentos de fiscalização, Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e demais materiais e serviços necessários à adequada atuação plena do órgão, podendo, inclusive, substituir algumas das disposições contidas nas alíneas “a”, “b” e “c”, conforme acordo entre Concessionária, Polícia Rodoviária Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres.” (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, ouvida a Agência Nacional de Transportes Terrestres.*

*.....” (NR)*

Art. 4º 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 a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

## 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



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Hugo Leal – PSB/RJ**

qualidade, especialmente com a utilização de novas tecnologias que possibilitarão o combate ao roubo de cargas, contrabando, tráfico de drogas e de pessoas, acidentes de trânsito 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.

Recentemente a própria PRF noticiou que algumas atividades estavam suspensas, em especial as rondas em todas as rodovias. Seriam priorizados os atendimentos a acidentes com vítimas, os deslocamentos em casos de crime e de auxílios. A PRF disse que os cortes de serviços decorriam de contingenciamento de verbas decretado pelo governo federal em março deste ano, e que buscava diminuir o prejuízo no atendimento de ocorrências emergenciais. Assim, torna-se mais imprescindível que nas rodovias concedidas seja feitos os investimentos necessários para a eficiência da concessão como um todo. Não há como qualificar uma concessão como eficiente se ela não levar em consideração as questões de segurança pública, integrando-se, concessionária, ANTT e PRF para alcançar as metas de redução acidentes e criminalidade nas rodovias federais.

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará a atuação das concessões, razão pela qual contamos com o apoio dos membros da comissão mista.

Sala da Comissão, em 20 de Setembro de 2017.

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



**Congresso Nacional**

**MPV 800  
00002**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b> 20/09/2017	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017
----------------------------	---

<b>Autor:</b> Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
---	-------------------------

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	<input type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva Global
-------------------------------------	---------------------------------------	--	----------------------------------	--

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

**EMENDA MODIFICATIVA**

Altera-se a alínea “a” do inciso II, do artigo 1º, com a seguinte redação:

“II - -----;

a) de redutor tarifário, que incidirá imediatamente com a pactuação da reprogramação;

-----“

**JUSTIFICATIVA:**

Uma vez repactuada a reprogramação, não há razão para postergar a utilização do redutor tarifário apenas após encerrado o novo cronograma de investimento acordado. Entendemos que os benefícios da reprogramação deverão ser apurados e repassados imediatamente na vigência do novo cronograma, não havendo razão de esperar a sua conclusão.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2017.

**Assinatura:**

Deputado Jerônimo Goergen  
PP/RS



**Congresso Nacional**

**MPV 800**

**00003**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data:**  
20/09/2017

**Proposição:**  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017

**Autor:**  
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

**Nº do Prontuário**

☐ Supressiva   ☐ Substitutiva   ☐ Modificativa   ☒ Aditiva   ☐ Substitutiva Global

**Artigo:**

**Parágrafo:**

**Inciso:**

**Alínea:**

**Pág.**

**EMENDA ADITIVA**

Insira-se na Medida Provisória nº 800 de 18 de setembro de 2017, o § 9, ao Art. 1º, o seguinte texto:

“Art. 1º-----

“§ 9º Sob hipótese alguma, a reprogramação dos investimentos acarretará em majoração das tarifas praticadas pela concessionária. ”

----- (NR)

**JUSTIFICATIVA:**

A proposta do governo em reprogramar os contratos de concessão das rodovias não poderá gerar custos adicionais aos usuários das rodovias, ainda que cumpridas as exigências da Medida Provisória.

Não fica claro no texto que, uma vez cumprida a exigência da alínea “b” (redução do prazo), o concessionário possa sugerir uma repactuação na tarifa de pedágio. Ainda que as intenções sejam a reprogramação com a diminuição da tarifa, a diminuição do prazo ou a combinação das duas formas é necessário impor no texto a impossibilidade de majorar a tarifa.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2017.

**Assinatura:**

Deputado Jerônimo Goergen  
PP/RS



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00004 ETIQUETA

DATA  
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifica-se a alínea “a”, inciso II do artigo 1º da Medida Provisória n. 800, de 2017:

“a) de redutor tarifário, que incidirá a partir da celebração do termo de reprogramação de investimentos.”

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias federais, e estabelece como contrapartida ao novo cronograma a redução das tarifas e/ou a redução do prazo de vigência dos contratos.

De acordo com o texto, a redução da tarifa incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, ou seja, o valor do pedágio só diminuirá ao final das obras nas rodovias. No entanto, tal medida não parece razoável, devendo a redução ser aplicada a partir do momento em que for celebrado o termo de reprogramação.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00005

ETIQUETA

DATA  
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifica-se o § 1º do artigo 1º da Medida Provisória n. 800, de 2017:

“§ 1º A concessionária poderá manifestar interesse em aderir à reprogramação de investimentos de que trata o caput no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta Medida Provisória.”

**JUSTIFICATIVA**

A medida provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões rodoviária federais, e deve obedecer aos requisitos constitucionais de urgência e relevância, conforme previsto no artigo 62 da Constituição Federal. Considerando o argumento de que a medida é essencial para a manutenção dos investimentos, os quais encontram-se parados, causando transtornos aos usuários das rodovias, não parece razoável o prazo de um ano para que as empresas interessadas manifestem seu interesse em aderir à reprogramação.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00006

ETIQUETA

DATA  
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifica-se a alínea “b”, inciso II do artigo 1º da Medida Provisória n. 800, de 2017:

“b) da redução do prazo de vigência do contrato em, no mínimo, 5 (cinco) anos.”

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias federais, e estabelece como contrapartida ao novo cronograma a redução das tarifas e/ou a redução do prazo de vigência dos contratos, que hoje é de 30 (trinta) anos.

No entanto, o texto da medida não estabelece uma redução mínima quanto ao prazo de que trata a alínea “b”, inciso II, do artigo 1º da Medida Provisória. Necessário, portanto, definir uma quantidade mínima de anos em que será reduzido o prazo de vigência dos contratos das concessionárias que aderirem à reprogramação.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00007 ETIQUETA

DATA  
20/ 09 /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o § 2º do artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, para que passe a constar a seguinte redação :

“§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de **dez anos** e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação da alternativas a que se referem o inciso II do caput.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória permite mudanças nos contratos de concessão de rodovias, tendo como uma das medidas principais, a possibilidade de aumentar para até 14 anos a reprogramação do cronograma de investimentos, como o prazo para duplicação das rodovias, por exemplo.

Considerando que o contrato de concessão original, assinado pelas empresas concessionárias e que está em vigor hoje, prevê que o prazo para duplicação das rodovias seja de 5 anos, o aumento do prazo para 14 anos pode ser considerado demasiadamente longo.

Brasília, de de 2017.



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 6º .....

.....

II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelas agências de regulação dos transportes terrestre e aquaviário e de aviação civil e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

.....”(NR)

“Art. 15-A. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil orientará o cumprimento das diretrizes de descentralização e deliberará sobre os segmentos da infraestrutura e das estruturas operacionais do Sistema Federal de Viação, sob a sua jurisdição, a serem administrados:

I - diretamente por entidades públicas federais;

II - por delegação aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

III - mediante outorga de autorização, concessão ou permissão.”(NR)

“Art. 16-A. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil estabelecerá diretrizes, nos termos e nos limites da legislação vigente, sobre a política tarifária a ser exercida nas outorgas de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob sua jurisdição.

Parágrafo único. As diretrizes a que se refere o caput conterão, necessariamente, definições sobre:

I – critérios uniformes para a cobrança de pedágio ao longo das rodovias federais;



II – critérios para reajustamento e revisão de tarifas de prestação de serviços de transporte.”(NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Por meio desta Emenda, buscamos incorporar às alterações à Lei nº 10.233, de 2001, alguns ajustes que a atualizem em função no atual organograma ministerial, visto que não mais existem as Secretarias de Portos e de Aviação Civil, e o novo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil assumiu as suas funções. Ademais, é fundamental explicitar as prerrogativas da Pasta no que se refere a fixação de critérios e diretrizes a serem observados pela ANTT e ANTAQ no exercício de suas funções de agências reguladoras.

Sala da Comissão,        de        de 2017.

**Senador José Pimentel**  
PT – CE



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 17-A. Cabe ao Poder Concedente:

I – formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais dos transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário, da marinha mercante, portos e vias navegáveis;

II – promover o planejamento estratégico dos meios de transporte sob sua jurisdição, estabelecendo as diretrizes para sua implementação e definindo as prioridades dos programas e dos investimentos;

III – elaborar o plano geral de outorgas para exploração da infraestrutura e prestação de serviços de transporte sob sua jurisdição;

IV – editar atos de outorga e extinção de direito de exploração dos serviços e de infraestrutura de que trata esta Lei;

V – celebrar contratos de concessão para a prestação dos serviços ou de exploração de infraestrutura de que trata esta Lei;

VI – definir as diretrizes para a elaboração do edital e promover as licitações para a celebração de contratos de concessão para a prestação de serviços ou de exploração de infraestrutura, incluindo seus objetivos, os objetos da licitação e o cronograma das outorgas.

§ 1º No exercício das competências referidas nos incisos III, IV e V o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil ouvirá previamente a ANTT ou ANTAQ, conforme o caso.

§ 2º A celebração de contratos e a expedição de atos autorizativos de que tratam os incisos IV e V do caput deste artigo poderão ser delegadas à ANTT ou à ANTAQ, respectivamente.



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL**

§ 3º A licitação definida no inciso VI do caput será disciplinada e seus procedimentos operacionalizados pela ANTT ou pela ANTAQ, conforme o caso.”(NR)

“Art.22. ....

§ 1º A ANTT articular-se-á com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....”(NR)

“Art. 23. ....

§ 1º A ANTAQ articular-se-á com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....”(NR)

“Art. 24. ....

.....

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, em consonância com as políticas estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V - editar, mediante delegação do Poder Concedente, conforme definido no art. 2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, atos de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre e gerir os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

.....

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após comunicação prévia, com antecedência mínima de quinze dias úteis, aos Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da Fazenda;



.....”(NR)

“Art. 25. ....

I – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

.....

III – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a construção e a exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

.....

§ 2º Os atos previstos nos incisos I e III do caput deste artigo são aqueles definidos pelos art. 38 a 53 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, no que não conflitem com a legislação específica do setor, incluindo a elaboração de todos os documentos previstos nesses dispositivos.”(NR)

“Art. 26. ....

.....

I – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

.....

VI – promover os procedimentos licitatórios e julgar as licitações para a concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

.....

§ 1º Os atos previstos nos incisos I e VI do caput deste artigo são aqueles definidos pelos art. 38 a 53 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, no que não conflitem com a legislação específica do setor, incluindo a elaboração de todos os documentos previstos nesses dispositivos.

.....

§ 3º A ANTT articular-se-á com os Governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VII do caput, no tocante às





rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

.....”(NR)

“Art. 27. ....

.....

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, em consonância com as políticas estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar, mediante delegação do Poder Concedente, atos de outorga de permissão e autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

.....

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

.....

XV - promover os procedimentos licitatórios, julgar as licitações e, mediante delegação do Poder Concedente, celebrar os contratos de concessão para a exploração dos portos organizados, em obediência ao disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

.....

XXV - celebrar, mediante delegação do Poder Concedente, atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

.....”(NR)



## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda resgata propostas que foram aprovadas pela CCJC do Senado ao aprovar o PLS nº 52, de 2013, que trata das Agências reguladoras e suas competências, restabelecendo ao Ministério as competências de poder concedente e definidor, no âmbito do Conit, das políticas públicas setoriais.

O atual desenho produz situações de potenciais conflitos de interesse, mantendo na esfera das Agências tanto a capacidade fiscalizatória e regulatória, quanto a de poder de outorga e gestão dos contratos de concessão.

Assim, para que essa questão seja superada, como já o foi no caso da ANEEL, desde 2004, e como a CCJC do Senado aprovou em 2016, impõe-se o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão,        de        de 2017.

**Senador José Pimentel**  
PT – CE



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 28. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstas nos art. 13 e 14, visando a que:

.....”(NR)

“Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infraestruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil ou pela respectiva Agência, no estrito âmbito de suas competências.”(NR)

“Art. 30. ....

§ 1º A transferência da titularidade da outorga só poderá ocorrer com prévia e expressa autorização do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante proposta da respectiva Agência de Regulação, observado o disposto na alínea “b” do inciso II do art. 20.

.....”(NR)

“Art. 31. Com vistas à promoção da concorrência e à eficácia na implementação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados, a ANTAQ, a ANTT e os órgãos de defesa da concorrência devem atuar em estreita cooperação, na forma da lei.”(NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pela ANTT ou pela ANTAQ, cada qual no estrito âmbito de sua



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL**

competência, obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares.” (NR)

“Art. 34-A. As concessões outorgadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada pela legislação vigente.”(NR)

“Art. 38. As permissões a serem outorgadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida pela legislação vigente.”(NR)

“Art. 39.....

.....

VIII - procedimentos padronizados e demonstrações contábeis específicas, para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

.....”(NR)

“Art. 41. Em função da evolução da demanda, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.”(NR)

“Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.”

“Art. 78-A. ....

.....

§ 3º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de transporte rodoviário ou ferroviário, caberá ao



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador JOSÉ PIMENTEL**

Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante proposta da ANTT.”(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Por meio desta Emenda, buscamos incorporar às alterações à Lei nº 10.233, de 2001, alguns ajustes que a atualizem em função no atual organograma ministerial, visto que não mais existem as Secretarias de Portos e de Aviação Civil, e o novo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil assumiu as suas funções. Ademais, é fundamental explicitar as prerrogativas da Pasta no que se refere a fixação de critérios e diretrizes a serem observados pela ANTT e ANTAQ no exercício de suas funções de agências reguladoras.

Além disso, propomos ajustes complementares em função da necessidade de superação de conflitos de competência e imprecisões existentes na Lei 10.233, de forma a que Ministério e Agências possam melhor exercer suas competências relativas à gestão de contratos de concessão, permissões e autorizações.

Sala da Comissão,        de        de 2017.

**Senador José Pimentel**  
PT – CE



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 18 DE SETEMBRO DE 2017**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Inclua-se, no art. 2º, as seguintes alterações à Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 68-AA adoção de ato normativo ou decisão de repercussão geral pelas ANTT e ANTAQ será precedida da realização de avaliação de impacto regulatório - AIR.

§ 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.

§ 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 da Agência Reguladora, 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.

§ 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 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 normativo à não adoção do ato ou decisão.”



## **JUSTIFICAÇÃO**

A MPV 800, ao promover alterações à Lei 10.233/01, deixou de promover a necessária homogeneização de critérios quanto ao processo decisório no âmbito da ANTT e ANTAQ, visto que a recente edição da MPV 791 contemplou a necessidade de que os atos regulatórios da Agência Nacional de Mineração sejam precedidos de Análise de Impacto Regulatório.

Nesse sentido, a presente emenda propõe a inclusão de artigo naquela Lei que trate do tema, mas de forma mais completa do que o previsto na MPV 791, e observando a redação contida na proposta do Relator do PLS 52, de 2013, aprovada pela CCJC, haja vista a insuficiência, também, do texto aprovado naquela ocasião pela Comissão do Desenvolvimento Nacional.

Dessa maneira, estaremos dando ao tema tratamento adequado e consistente com as melhores práticas internacionais.

Sala da Comissão,        de        de 2017.

**Senador José Pimentel**  
PT – CE



## COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

#### EMENDA ADITIVA Nº /2017

Acrescenta dispositivos à Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2016, para dispor sobre a isenção de pedágio em rodovias federais para veículos do serviço público de transporte coletivo de passageiros previstos nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Incluam-se, no art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, os §§ 9º e 10º, com a seguinte redação:

“Art. 1º - .....  
.....

*§ 9º É garantida, aos veículos do serviço público de transporte coletivo de passageiro, previstos nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a isenção na tarifa de pedágio de concessões rodoviárias federais.”*





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Hugo Leal – PSB/RJ**

*§ 9º Para a manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão, a isenção tarifária prevista no § 8º poderá implicar a revisão tarifária do pedágio.*

*§ 10. A partir da data de entrada em vigor da isenção tarifária de que trata o § 8º deverá haver a redução do valor da tarifa do transporte público na linha beneficiada.*

## **JUSTIFICAÇÃO**

O ano de 2017 e os seguintes serão difíceis para toda sociedade brasileira, em face do atual cenário econômico degradante, o que certamente exigirá um esforço grande de todos para vencer este desafio.

Esse cenário negativo vitimou milhões de brasileiros que perderam seus empregos e estão enfrentando dificuldades para sua subsistência e de suas famílias, inclusive quanto a sua mobilidade na busca de novo emprego.

É notório que a baixa mobilidade urbana afeta diretamente a população de baixa renda e provoca efeitos desastrosos como a redução das oportunidades de emprego e a dificuldade de acessos aos serviços básicos, como saúde e educação, destruindo qualquer perspectiva de crescimento social.

No Brasil, a maioria da população que utiliza o transporte público reside ou trabalha em cidades situadas em regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões.

As ligações entre essas cidades situadas nessas regiões e até a metrópole principal são realizadas através de rodovias federais, as quais, em alguns casos, são objeto de concessão rodoviária.

Assim, os veículos que prestam o transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano nas linhas nessas regiões e que trafegam na rodovia federal são obrigados a pagar a tarifa do pedágio.

Dessa forma, esse custo da tarifa de pedágio pela utilização da rodovia impacta diretamente o valor da tarifa do transporte público coletivo de



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Hugo Leal – PSB/RJ**

passageiros, paga pelos usuários que residem ou trabalham nessas regiões e que necessitam desse serviço público essencial para os seus deslocamentos diários.

Considerando que o transporte público coletivo é um direito social (artigo 6º da CF) e garante o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF) propomos a presente emenda, a qual possibilitará a redução do valor da tarifa paga pela maioria dos usuários que residem ou trabalham nas regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões, composto na sua grande maioria por pessoas de baixo poder aquisitivo.

Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará o transporte coletivo em rodovias federais que são objeto de concessão.

Sala da Comissão, em 20 de Setembro de 2017.

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



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
21/09/2017

Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017.

Autor  
**Senador Eduardo Amorim**

Nº do Prontuário

1. \_\_\_\_ Supressiva 2. \_\_\_\_ Substitutiva 3. x Modificativa 4. \_\_\_\_ Aditiva 5. \_\_\_\_ Substitutivo Global

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda nº

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017:

“§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de oito anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do *caput*.

### JUSTIFICAÇÃO

A emenda em apreço tem por fim reduzir para oito anos a realização do cronograma de investimentos originalmente assumido. O prazo previsto inicialmente na Medida Provisória, de 14 anos, é muito longo e traz sérios prejuízos à população.

### PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 800**

**00014** ETIQUETA

DATA  
20/09/2017

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017**

AUTOR: **DEPUTADO SERGIO 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 a alínea “a” do inciso II do artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, para que passe a constar a seguinte redação :

“a) de redutor tarifário, que incidirá imediatamente após manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação.”

**JUSTIFICATIVA**

O texto original da Medida Provisória prevê que a redução da tarifa incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, ou seja, o valor do pedágio só diminuirá ao final das obras nas rodovias. No entanto, a diminuição da tarifa deve ser aplicada imediatamente após manifestação da empresa concessionária em aderir à reprogramação, como forma de compensação pela reprogramação dos investimentos.

**DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES**  
Brasília, 20 de setembro de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 800**

**00015** ETIQUETA

DATA  
20/09/2017

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017**

AUTOR: **SERGIO VIDIGAL – PDT/ES**

Nº PRONTUÁRIO

**TIPO**

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta-se o § 9º ao artigo 1º:

“§ 9º A reprogramação de que trata o *caput* deste artigo não será admitida caso exista processo de caducidade instaurado.”

**JUSTIFICATIVA**

A Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, prevê que a inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais (art. 38).

O acréscimo do parágrafo 9º visa proibir a reprogramação nos casos de empresas concessionárias que não estejam cumprindo o disposto no parágrafo 1º do artigo 38 da referida Lei n. 8987/95.

**DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES**  
Brasília, 20 de setembro de 2017.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00016 ETIQUETA

DATA  
20/09/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR: DEPUTADO SERGIO 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 § 2º do artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, para que passe a constar a seguinte redação :

“§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de **dez anos** e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação da alternativas a que se referem o inciso II do caput.”

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória permite mudanças nos contratos de concessão de rodovias, tendo como uma das medidas principais, a possibilidade de aumentar para até 14 anos a reprogramação do cronograma de investimentos, como o prazo para duplicação das rodovias, por exemplo.

Considerando que o contrato de concessão original, assinado pelas empresas concessionárias e que está em vigor hoje, prevê que o prazo para duplicação das rodovias seja de 5 anos, o aumento do prazo para 14 anos pode ser considerado demasiadamente longo.

DEPUTADO SERGIO VIDIGAL – PDT/ES

Brasília, 20 de setembro de 2017.

**PROPOSTA DE EMENDA Nº                      À MPV 800/2017.**

(Do Sr. Deputado João Gualberto)

Propõe Emenda ao texto da MPV  
800/17.

Art. 1º - Acrescentem-se os Parágrafos 9º e 10 ao Caput do Artigo 1º da Medida Provisória Nº 800/2017:

"Art. 1º .....

§ 9º É vedada a reprogramação de investimentos de empresas signatárias de acordo de leniência, mesmo que tais companhias tenham participação minoritária no capital social da sociedade optante;

§ 10. O valor a ser reprogramado nos termos desta Medida Provisória não poderá ultrapassar 25% do valor total originalmente contratado".

Art. 2º - A alínea a do Inciso II do Art. 1º da Medida Provisória Nº 800/2017 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

II - .....

a) de redutor tarifário, que incidirá imediatamente após a contratação da reprogramação;"

**JUSTIFICAÇÃO**

1. A edição da Medida Provisória 800, de 18 de Setembro de 2017 veio estabelecer diretrizes e regramentos para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, dando à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT a autonomia para tais negociações.

2. Tendo-se em vista inúmeros casos de expressivos danos ao erário por conta de negociações mal feitas entre o poder público a presente emenda vem a trazer um limite de reajuste dos contratos em questão.

3. Tal limite, caso venha a ser aprovado, seguramente serviria de garantia aos interesses do Poder Público e, além do mais, faria com que as empresas concessionárias prezassem pela eficiência em seus serviços, posto que os reajustes dos contratos não mais seriam livremente negociados. Tais empresas seguramente dedicariam muito mais empenho à correta e eficiente execução de suas atividades, de forma a preservar a rentabilidade de seus empreendimentos.

4. Além disso, vale ressaltar a previsão a ser incluída no Artigo 1º da Medida Provisória pelo § 9º, e que impediria que empresas que, por livre e espontânea vontade de seus controladores, tiverem optado pela adesão a Acordo de Leniência, de serem beneficiadas pela reprogramação prevista no texto em análise.

5. Tendo-se em vista confissão, por parte de tais Pessoas Jurídicas, de que atentaram contra o Patrimônio Público, não seria justo que tais empresas pudessem, ainda, receber benefícios eventualmente provenientes de uma renegociação dos termos contratuais que haviam sido firmados com o poder público.

6. Por fim, a modificação proposta no quesito do redutor tarifário viria a garantir que sua incidência fosse imediata e garantisse a plena execução dos termos acordados nos procedimentos de reprogramação, evitando atrasos e prorrogações indevidas e desnecessárias.

Sala das Sessões, em        de        de 2017.

**Deputado JOÃO GUALBERTO**



**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se o presente art. 2º na Medida Provisória nº 800, de 2017, com a seguinte redação, renumerando-se os artigos seguintes:

**Art. 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, após a celebração do termo de reprogramação de investimento, com o novo cronograma pactuado, a que se refere o artigo anterior, com base na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, publicará em seu sítio eletrônico o respectivo extrato para conhecimento do público em geral e dos órgãos de controle e fiscalização, dados comparativos sobre o cronograma inicial que deixou de ser executado e o repactuado, com os respectivos prazos para execução.**

**JUSTIFICAÇÃO**

A proposta atende ao princípio da transparência estabelecido pela Lei do Acesso a Informação, como forma de esclarecer a opinião pública e aos órgãos de controle, todas as informações que levaram à prorrogação dos investimentos que deixaram de ser efetuados, assim como as informações sobre o novo cronograma, como forma de tranquilizar a opinião pública sobre essa necessidade.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade não divulgar as razões dessa repactuação de investimentos, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,                      de setembro de 2017

**Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO**

**PV/ES**

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se o presente § 9º ao art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, com a seguinte redação:

**Art. 1º .....**  
**.....**

**§ 9º Constatado o descumprimento de qualquer investimento inicialmente previsto no cronograma assumido pela concessionária, independentemente de quem deu causa, a cobrança pelo pedágio será imediatamente suspensa, e só retomada após a comprovação técnica do seu reinício, sob pena de rescisão contratual.**

**JUSTIFICAÇÃO**

A proposta vai ao socorro dos milhares de usuários dessas concessões de serviços públicos no Brasil inteiro, que se sentem lesados por essas concessionárias, que continuam cobrando os pedágios, mesmo com a interrupção dos investimentos e melhorias inicialmente previstos, nos respectivos contratos de concessões.

Como exemplo, cito a duplicação da BR 101, no meu Estado do Espírito Santo, onde é público e notório que os investimentos iniciais ali previstos estão suspensos há bastante tempo, entretanto, a concessionária ECO101, continua cobrando normalmente o pedágio, como se nada tivesse acontecido, e pior, com o beneplácito do Governo Federal.

É inadmissível que o poder público se mantenha inerte a tamanho absurdo.

É claro que o Código de Defesa do Consumidor pode ser aplicado a esses casos, porém, o prejudicado ou prejudicados só estarão isentos do pagamento do pedágio, caso ingressem na Justiça pleiteando esse direito, isso, sem a garantia de êxito.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,        de setembro de 2017

**Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO**

**PV/ES**

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

Dê-se ao § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, a seguinte redação:

**Art. 1º .....**  
**.....**

**§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de dez anos, sendo cinco anos prorrogáveis por mais cinco, se for o caso, desde que prévia e devidamente justificada, e estará condicionada à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se referem o inciso II do caput. (NR).**

**JUSTIFICAÇÃO**

A proposta visa estabelecer um prazo menor nessas prorrogações de contratos de concessão, considerando que os investimentos iniciais já deveriam estar em curso, pois, segundo o próprio governo, elas fazem parte da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), licitadas entre 2012 e 2014.

Então, se já era crítica a situação dessas rodovias há cinco anos atrás, imagine agora. Portanto, a população não pode ser mais penalizada, com novos atrasos.

Por outro lado, considerando que o governo justificou a edição desta medida provisória a crise financeira atual, que levou a retração da economia brasileira e a grave deterioração das variáveis macroeconômicas, é o mesmo governo federal que já sinaliza para uma estabilização da economia e retomada de alguns investimentos.

De acordo com o Ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, em entrevista recente, ele afirmou que “o Brasil não só voltou a crescer, mas também entrou em uma rota de crescimento sustentável no longo prazo. Como argumento, citou que a confiança dos empresários e consumidores está se recuperando, o que não acontecia desde 2011.”

Assim, não se justifica uma reprogramação de investimentos iniciais por mais longos quatorze anos, como proposto pelo § 2º do art. 1º da MP. A população não pode esperar mais.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade se prorrogar essas melhorias por tanto tempo, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,        de setembro de 2017

**Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO**

**PV/ES**



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 800

00021

ETIQUETA

DATA  
/ /2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, de 2017

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta-se o § 9º ao artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 2017, com a seguinte redação:

“§ 9º A redução tarifária de que trata a alínea “a” do inciso II do *caput* deste artigo será de 100% (cem por cento) para as motocicletas e similares.”

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória trata da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias federais, tendo como contrapartida ao novo calendário a redução das tarifas e/ou redução do prazo de vigência do contrato.

A presente emenda visa contemplar uma parcela de veículos que, dadas as suas características, principalmente com relação ao peso, não contribuem para o desgaste das vias públicas, que constitui a principal fonte de despesa para as concessionárias. Considerando, ainda, que esse tipo de veículo é o que menos congestiona o trânsito, é justo que mereça especial atenção, havendo a isenção do pagamento de tarifa nos casos de reprogramação de que trata a Medida Provisória.

ASSINATURA

Brasília, de de 2017.



**MPV 800**  
**00022**

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM**

(à MPV nº 800, de 2017)

Inclua-se os parágrafo 8º e 9º no artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017, com a seguinte redação:

*“ Art. 1º - .....*

*§ 8º - Os veículos utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros disciplinados nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 são isentos da tarifa de pedágio de concessões rodoviárias federais.*

*§ 9º - A isenção tarifária prevista no parágrafo 8º será incluída no cálculo tarifa do pedágio da concessão rodoviária federal, cabendo a responsabilidade pelo financiamento de custeio aos usuários, proprietários privados de automóveis e motocicletas, de forma de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.”*

**JUSTIFICATIVA**

A qualidade de vida dos cidadãos, em especial daqueles de baixo poder aquisitivo, está diretamente relacionada à garantia de oferta dos serviços públicos.

O transporte público coletivo urbano é definido como direito social e essencial pela Constituição Federal (Art. 6º e 30, Inciso V). A ele, foi dada a missão de garantir o direito constitucional de ir e vir ao proporcionar à população o deslocamento diário para o trabalho, lazer ou estudo.

Apesar disso, nos últimos anos, tem-se observado que a frota de automóveis e motocicletas aumentou consideravelmente face aos incentivos para aquisição desses veículos, como financiamentos a custos baixos e prazos extensos. Essa alta demanda é o principal fator dos grandes congestionamentos de trânsito no país, prejudicando diretamente os que utilizam o transporte público coletivo.

Isso ocorre porque os veículos de transporte público coletivo trafegam em vias de tráfego misto, sem qualquer segregação em relação aos demais veículos. Essa condição permite que a frota de automóveis e motos ocupe cada vez mais o seu espaço, ainda que transportem menos pessoas.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Com o crescimento das cidades brasileiras, constata-se que grande parte da população está residindo em cidades situadas em regiões metropolitanas e nos aglomerados urbanos em torno da cidade principal.

Nos deslocamentos realizados entre as cidades situadas nessas regiões ou até mesmo a cidade principal, a grande maioria dessas pessoas utilizam os serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Observa-se que o trajeto utilizado pelos veículos de transporte público coletivo inclui percursos em rodovias federais, as quais, em alguns casos, são objeto da cobrança de pedágio.

Assim, cada pedágio pago pelo veículo de transporte público coletivo é incluído no cálculo da passagem paga pelo usuário do serviço de transporte.

É importante observar que os usuários do transporte público coletivo que utilizam este serviço para os seus deslocamentos diários e residentes em regiões metropolitanas ou em aglomerados urbanos, são, na sua grande maioria, pessoas mais carentes de nossa sociedade e assim merecem ter a devida atenção por parte do Poder Público.

Dessa forma, a presente emenda visa baratear o custo da tarifa paga pelo usuário do transporte público coletivo das regiões mais afastadas das grandes metrópoles.

Sala da Comissão, 21 de setembro de 2017.

Senador **ACIR GURGACZ**  
**PDT/RO**





**MPV 800**  
**00023**

SENADO FEDERAL  
Senador TELMÁRIO MOTA

**EMENDA Nº - CMMPV**  
(à MPV nº 800, de 2017)

Inclua-se o seguinte parágrafo ao art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017:

“Art. 1º .....  
.....

§ 3º A adesão à reprogramação de investimentos fica condicionada à apresentação de certidão negativa de débitos emitida pela Justiça do Trabalho.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória (MPV) nº 800, de 2017, versa sobre a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, com o objetivo de manter as “notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios [das tarifas] da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais”.

Acreditamos, contudo, que é necessário assegurar que as empresas beneficiadas com a medida proposta estejam em dia com suas obrigações trabalhistas.

Por essa razão, propomos a presente emenda e contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala da Comissão,

**Senador TELMÁRIO MOTA**

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA**

Incluem-se os presentes artigos de 2º a 5º, na Medida Provisória nº 800, de 2017, com as seguintes redações, renumerando-se os artigos seguintes:

**Art. 2º Comprovado o nexo de causalidade entre o acidente de trânsito com vítima e a inadimplência da concessionária de rodovia no cumprimento de cláusula contratual que não tenha resultado em sanção aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, serão solidariamente responsáveis por indenizarem a vítima ou seus herdeiros:**

**I - a concessionária;**

**II - o dirigente máximo da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, desde que não tenha adotado qualquer medida para punir a inadimplência da concessionária quanto ao cumprimento de suas obrigações;**

**III - os encarregados da fiscalização da concessão, se não levaram a termo as medidas cabíveis para punição da concessionária pelo descumprimento da cláusula contratual.**

**Art. 3º A indenização a que se refere o artigo anterior, será determinada pelo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e corresponderá, no mínimo, a valor equivalente a três vezes ao da multa contratual que não tenha sido aplicada.**

**Art. 4º O disposto nesta Lei não se aplica a processos de responsabilização decorrentes de acidentes de trânsito ocorridos antes da data de sua publicação.**

**Art. 5º A indenização prevista por esta Lei, não afasta a responsabilização de natureza penal ou administrativa de quem tenha contribuído para a causa do acidente de trânsito com vítima.**

## **JUSTIFICAÇÃO**

Como regra geral, a responsabilização da administração pública ou dos agentes aos quais delegue a prestação de serviços públicos por prejuízos que causem a particulares é disciplinada pelo § 6º do art. 37 da Constituição.

Prevê-se, no dispositivo, a responsabilização objetiva da própria administração e dos entes de direito privado aos quais tenha atribuído o serviço, ao mesmo tempo em que no que diz respeito aos agentes se exige a comprovação de dolo ou de culpa.

Em data bastante recente, viu-se que essa fórmula pode ser eficaz em relação a boa parte do conjunto de eventos por ela alcançado, mas deixa lacunas em determinadas circunstâncias, que podem e precisam ser supridas. Faz-se referência, entre muitos casos similares, à indesculpável tragédia recentemente ocorrida no Espírito Santo, que vitimou membros de um grupo de dança de Domingos Martins, cidade que mantém estreitas ligações afetivas com o signatário desta proposição.

O acidente causou justificada comoção, mas também, e com maiores razões, grande revolta. Soube-se, após o ocorrido, que o resultado pode ser alcançado quando não se fiscaliza um contrato de concessão de rodovia.

É que a concessionária encarregada da estrada em que ocorreu a tragédia – conforme já denunciávamos há algum tempo – simplesmente não cumpriu qualquer de suas obrigações, entre elas a duplicação do trecho onde se perderam onze valiosas vidas.

Em um contexto como esse, acredita-se que a regra geral constante do dispositivo constitucional de início referido não constitui castigo suficiente à incúria de agentes públicos.

Embora até se possa compreender que a omissão na fiscalização contratual caracterize pelo menos uma atitude culposa do encarregado pela fiscalização do contrato, evidenciam-se inúmeras falhas nesse raciocínio.

Em primeiro lugar, porque a natureza do referido requisito, a culpa por parte de quem deixou de fiscalizar, exige a comprovação de que se agiu com negligência, imprudência ou imperícia. Via de regra, essas circunstâncias somente permitem a punição do agente se demonstradas de forma cabal e em proporções consideráveis, o que frequentemente colabora com a impunidade.

Assim, é melhor que se adote o procedimento aqui veiculado, presumindo-se que a responsabilidade decorra de forma direta da omissão, sem que se exija a comprovação dos elementos anteriormente referidos. De

outra parte, não há dúvida de que de nada vale a atuação do agente colocado na ponta quando não se registra uma atitude proativa do dirigente máximo do órgão fiscalizador.

O autor desta emenda vem há muito tempo noticiando a inadimplência do contrato de concessão relativo à BR-101 sem que nenhuma providência concreta houvesse sido adotada pelo órgão fiscalizador. Se seu dirigente máximo houvesse trabalhado com a perspectiva de que seu patrimônio pessoal estaria sob ameaça como decorrência de sua falta de atitude, provavelmente se empenharia muito mais do que se empenhou para que o problema fosse resolvido.

É preciso ressaltar, por fim, que não se está apresentando uma proposta que colida com o texto constitucional. A apuração de responsabilidades prevista no § 6º do art. 37 da Carta Magna não impede que em nível infraconstitucional seja aprovada norma com rigor mais pronunciado, principalmente quando, como no caso anteriormente referido, vidas humanas são colocadas em risco.

Desta forma, entendo que não é justo para com o cidadão ou para com a sociedade não criarmos mecanismos para reprimir o número crescente de vítimas decorrente de omissões desta natureza, e se assim entenderem os meus nobres pares, solicito o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,        de setembro de 2017.



**Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO**

**PV/ES**



**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 800, de 2017)

Inclua-se, onde for mais pertinente, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 800, de 2017:

Art. xxº. 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 responsabilidade das concessionárias relacionada à segurança pública no trecho concedido, em especial quanto a:

a) construção, reforma, realocação e manutenção das unidades prediais da Polícia Rodoviária Federal, em conformidade com os padrões do órgão;

b) compatibilização, manutenção e disponibilização da infraestrutura, dos equipamentos e dos sistemas de videomonitoramento das rodovias, de leitura automática de placas veiculares, de telecomunicações e de conectividade, em conformidade com os padrões empregados pela Polícia Rodoviária Federal;

c) destinação, à Polícia Rodoviária Federal, de verba anual de reaparelhamento, com vistas a suprir as demandas por equipamentos de fiscalização, Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e demais materiais e serviços necessários à adequada atuação plena do órgão; e

d) execução de ações de publicidade e educação de trânsito em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal. (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 n o 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, às prorrogações e relitações de que trata esta Lei.” (NR)

## 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,

Conto, assim, com o apoio da Relatoria e dos demais Parlamentares para aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'JOSÉ MEDEIROS', is written over a faint, circular official stamp.

**Senador JOSÉ MEDEIROS**  
**PODE-MT**



## **COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017**

Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

### **EMENDA SUPRESSIVA Nº /2017**

(Do Sr. Deputado Hugo Leal)

Suprime o art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2016.

Suprima-se o artigo 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Congresso Nacional já debateu essa matéria neste ano, por meio da Medida Provisória nº 752, de 2016, quando aprovou o instituto da relicitação das concessões. Agora, como naturalmente isso não atendeu ao pleito das concessionárias, outra medida provisória foi encaminhada.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Hugo Leal – PSB/RJ**

Em síntese, a MP 800 permite a reprogramação dos investimentos contratados, em até 14 anos.

No aspecto dos direitos dos usuários das rodovias, essa prorrogação de prazos representa um adiamento dos benefícios decorrentes de uma rodovia duplicada. Ou seja, representa mais insegurança nas vias, mais acidentes, maiores custos logísticos, maiores custos ambientais, etc.

No aspecto da União, quer nos parecer que essa medida provisória prejudica a infraestrutura rodoviária federal, justamente porque as rodovias da 3ª etapa se caracterizam como vias de escoamento de carga. Assim, maior será o custo logístico para o transporte dos produtos, prejudicando a competitividade do país.

A MP nº 800/2017 somente beneficia as concessionárias. Aliás, vale esclarecer que muitas não conseguiram financiamento por conta de esquemas de corrupção que suas acionistas estão envolvidas e, agora, são beneficiadas por sua própria torpeza.

Destaco o art. 1º, inciso II, alínea “a” que diz:

*II - a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:*

*a) de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado;*

Ou seja, os investimentos podem ser adiados, a tarifa de pedágio continuará a mesma, e o redutor tarifário incidirá apenas depois de concluídas as obras. Desse modo, qual o estímulo para a conclusão das obras? Nenhum.

**Isso representa um claro desequilíbrio econômico-financeiro, em afronta ao art. 8.987/1995 (art. 9º, § 4º e art. 10).**


A presente Medida Provisória rasga os contratos de concessão e passa uma péssima mensagem em termos regulatórios, uma vez que a regulação está sendo capitaneada pelas concessionárias, em detrimento da União e dos



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Hugo Leal – PSB/RJ**

usuários. Sendo assim, dificilmente o país conseguirá atrair capital privado estrangeiro com essa insegurança jurídica toda. Aliás, esse termo “segurança jurídica” só tem servido para o lado das concessionárias. Por essas razões justifica-se a presente emenda, que certamente qualificará o transporte coletivo em rodovias federais que são objeto de concessão.

Sala da Comissão, em 25 de Setembro de 2017.



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



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017
------	---

Autor <b>Sr. Carlos Zarattini</b>	Nº do Prontuário
--------------------------------------	------------------

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

Página	Artigo 1	Parágrafo 5º	Inciso II	Alínea a
--------	-------------	-----------------	--------------	-------------

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 5º do artigo 1º da MP 800/2017, renumerando-se os demais, e dê-se à alínea a) e ao caput do seu inciso II a seguinte redação:

Art. 1º.....

II - a alteração em favor da União e conforme regulamentação da ANTT do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

a) de redutor tarifário;

### JUSTIFICAÇÃO

Pode-se admitir, como pretende a MP, o adiamento de alguns investimentos quando eles de fato não se mostram necessários no curto prazo. Contudo, quando isso é feito a pedido do concessionário ajudando-o a superar dificuldades inerentes ao risco do empreendimento que ele mesmo decidiu assumir, a compensação por ele dada ao poder concedente não deve ser neutra, ou seja, o equilíbrio econômico-financeiro não deve ser mantido, mas, sim, alterado em favor da União, e a emenda proposta busca justamente atingir esse objetivo.

Além disso, a MP estabelece que caso a reprogramação dos investimentos ocorra em troca da redução da tarifa dos serviços, essa redução somente terá efeito após o fim do período para o qual os investimentos estão sendo reprogramados. Dado que com a reprogramação as empresas obtêm um benefício imediato com o adiamento dos investimentos, não faz sentido que a compensação para os usuários ocorra num futuro distante. A presente emenda também procura evitar esse descasamento.

### PARLAMENTAR

**Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data</b>	<b>Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017</b>
-------------	--

<b>Autor</b> <b>Sr. Carlos Zarattini</b>	<b>Nº do Prontuário</b>
---	-------------------------

1. <u>    </u> Supressiva	2. <u>    </u> Substitutiva	3. <u>  X  </u> Modificativa	4. <u>    </u> Aditiva	5. <u>    </u> Substitutivo Global
---------------------------	-----------------------------	------------------------------	------------------------	------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b> 1	<b>Parágrafo</b> 5º	<b>Inciso</b> II	<b>Alínea</b> a
---------------	--------------------	------------------------	---------------------	--------------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Suprima-se o § 5º do artigo 1º da MP 800/2017, renumerando-se os demais, e dê-se à aliena a) do seu inciso II a seguinte redação:

Art. 1º.....

II .....

a) de redutor tarifário;

**JUSTIFICAÇÃO**

A MP estabelece que caso a reprogramação dos investimentos ocorra em troca da redução da tarifa dos serviços, essa redução somente terá efeito após o fim do período para o qual os investimentos estão sendo reprogramados. Dado que com a reprogramação as empresas obtêm um benefício imediato com o adiamento dos investimentos, não faz sentido que a compensação para os usuários ocorra num futuro distante. Assim, propomos a presente emenda para evitar esse descasamento.

**PARLAMENTAR**

**Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017
------	---

Autor <b>Sr. Carlos Zarattini</b>	Nº do Prontuário
--------------------------------------	------------------

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

Página	Artigo 1	Parágrafo	Inciso II	Alínea
--------	-------------	-----------	--------------	--------

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do inciso II do artigo 1º da MP 800/2017 a seguinte redação:

Art. 1º.....

II - a alteração em favor da União e conforme regulamentação da ANTT do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio da aplicação:

### JUSTIFICAÇÃO

Pode-se admitir, como propõe a MP, o adiamento de alguns investimentos quando eles de fato não se mostram necessários no curto prazo. Entretanto, quando isso é feito a pedido do concessionário ajudando-o a superar dificuldades inerentes ao risco do empreendimento que ele mesmo decidiu assumir, a compensação por ele dada ao poder concedente não deve ser neutra, ou seja, o equilíbrio econômico-financeiro não deve ser mantido, mas, sim, alterado em favor da União, e a emenda proposta busca justamente atingir esse objetivo.

### PARLAMENTAR

**Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data</b>	<b>Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017</b>
-------------	--

<b>Autor</b> <b>Sr. Carlos Zarattini</b>	<b>Nº do Prontuário</b>
---	-------------------------

1. <u>    </u> Supressiva	2. <u>    </u> Substitutiva	3. <u>    </u> Modificativa	4. <u>  X  </u> Aditiva	5. <u>    </u> Substitutivo Global
---------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-------------------------	------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b> 1	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	--------------------	------------------	---------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Insira-se o seguinte parágrafo no artigo 1º da MP 800/2017:

§ 9º Previamente a sua assinatura, o termo de reprogramação de investimentos de que trata o § 3º será submetido a consulta pública acompanhado de estudo técnico realizado pela ANTT que fundamente a vantagem da reprogramação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Para elevar a transparência de uma alteração contratual envolvendo por vezes importante volume de recursos relacionados à prestação de serviços à população, propõe-se na presente emenda exigir que a ANTT submeta a consulta pública o termo de reprogramação de investimentos acompanhado de estudo técnico que fundamene as vantagens de sua aprovação.

**PARLAMENTAR**

**Deputado Carlos Zarattini (PT/SP)**



**MPV 800**  
**00031**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

**EMENDA Nº - CMMPV**  
(à MPV nº 800, de 2017)

O § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** .....

.....  
§ 2º O prazo máximo para a reprogramação do cronograma de investimentos originalmente assumido será de nove anos e estará condicionada, em cada caso, à demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento até o final da vigência da concessão, após a aplicação das alternativas a que se refere o inciso II do *caput*.

.....”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória (MPV) nº 800, de 2017, ao tratar da reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, estabelece que o prazo de extensão do cronograma original poderá ser de até quatorze anos.

Considerando que os contratos abrangidos pela MPV são, principalmente, aqueles da 3ª etapa de concessões, assinados em 2013 e 2014, conforme informa a exposição de motivos, entendo que o alongamento do cronograma por prazo demasiadamente longo levaria à necessária promoção do reequilíbrio para data muito próxima ao encerramento do contrato, o que poderia ser um incentivo para que a concessionária simplesmente o abandonasse.

Sendo assim, com a finalidade de diminuir a exposição ao risco dos usuários, que além de suportarem o pagamento de tarifas elevadas no período inicial, poderão não ter as tarifas reduzidas no futuro, é que



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

propomos a redução do prazo de extensão do cronograma para o período de nove anos.

Este é o motivo porque apresentamos a presente emenda que esperamos ver aprovada. Para tanto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares.

Sala da Comissão,



Senador RONALDO CAIADO





**MPV 800**  
**00032**

EMENDA Nº \_\_\_\_\_/\_\_\_\_

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

\_\_\_\_/\_\_\_\_/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

### TIPO

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

AUTOR  
DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES

PARTIDO  
PT

UF  
CE

PÁGINA  
01/01

### EMENDA MODIFICATIVA Nº \_\_\_\_\_

Altere-se a redação do parágrafo 6º do art. 1º da Medida Provisória 800/2017:

“Art. 1º .....  
.....

§ 6º A reprogramação de que trata o inciso I do caput priorizará a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda **ou menor desenvolvimento econômico**, conforme critérios técnicos adotados pela ANTT.

..... ” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória flexibiliza as condições para a reprogramação de investimentos, ampliando de cinco para até 14 anos o prazo para as concessionárias realizarem as obras previstas nos contratos de concessão, a exemplo da duplicação de trechos de rodovias.

De acordo com o texto apresentado, a reprogramação deverá priorizar a realização de investimentos em trechos para os quais houver maior concentração de demanda. Todavia, há de se ter também um olhar diferenciado para regiões de menor desenvolvimento econômico, visto que a realização de melhorias na malha viária dessas localidades tem o condão de impulsionar a circulação de produtos e, por consequência, o comércio regional.

Desse modo, apresentamos a presente emenda, que busca incluir, entre os critérios de priorização de investimentos, o baixo desenvolvimento econômico da região atendida, de forma a colaborar para o melhor equilíbrio econômico nacional.

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
DATA

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA



**MPV 800**  
**00033**

EMENDA Nº \_\_\_\_\_/\_\_\_\_

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

\_\_\_\_/\_\_\_\_/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

### TIPO

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

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/01
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

### EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_

Adicione-se, onde couber, o seguinte parágrafo ao art. 14-B da Lei n. 10.233, de 2001, modificado pelo art. 2º da Medida Provisória 800/2017:

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-B. ....

§ Xº Deverá ser estabelecido registro simplificado para o transporte rodoviário de carga própria a ser realizado por microempreendedores individuais e por microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.

.....” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

O art. 2º da medida Provisória prevê a extensão da necessidade do RNTRC para o transporte de cargas próprias, de cargas especiais e de produtos perigosos.

Todavia, há de se estabelecer um regramento especial para a concessão do registro aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte, que considere as especificidades de tais solicitantes, com vistas a não inviabilizar as suas atividades ou burocratizá-las em excesso.

Desse modo, apresentamos a presente emenda, que visa a resguardar os interesses dos pequenos empreendedores do país.

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
DATA

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA



MPV 800  
00034

EMENDA Nº \_\_\_\_\_/\_\_\_\_

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

\_\_\_\_/\_\_\_\_/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

### TIPO

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

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/01
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

### EMENDA MODIFICATIVA Nº \_\_\_\_\_

Altere-se a redação do parágrafo 8º do art. 1º da Medida Provisória 800/2017:

“Art. 1º .....  
.....

§ 8º Do termo de reprogramação de investimentos constará obrigatoriamente o novo cronograma de investimentos pactuado, **que deverá prever a distribuição homogênea dos investimentos pelo período previsto, observado o disposto no §6º**, cujo descumprimento de qualquer das etapas acarretará a incidência das sanções contratuais e legais.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória flexibiliza as condições para a reprogramação de investimentos, ampliando de cinco para até 14 anos o prazo para as concessionárias realizarem as obras previstas nos contratos de concessão, a exemplo da duplicação de trechos de rodovias.

Todavia, de acordo com o texto apresentado, não há impedimentos para que as concessionárias posterguem os investimentos para o período final do contrato, o que pode ocasionar novas dificuldades para a realização das melhorias tão necessárias à nossa malha viária e demanda futura por uma nova reprogramação.

Desse modo, apresentamos a presente emenda, que busca exigir que os investimentos sejam distribuídos de forma homogênea pelo período remanescente do contrato, de forma a garantir a sua executoriedade.

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
DATA

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA