

**COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA N° /2019**

(Do Sr. Deputado Hugo Leal)

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

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

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

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

CD/19296.30787-90

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

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

Art.  
77.....

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

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

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

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

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

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

O destino do valor dessas outorgas, geralmente, é o caixa único do governo ou algum fundo setorial, como é o caso do setor aeroportuário (Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, criado pela Lei nº 12.462 de 04 de agosto de 2011), sendo inegável<sup>1</sup> seu impacto

---

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

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em 08 de maio de 2019.

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